

avons adoptés pendant la présente session et en repousser d'autres qui, j'en suis certain, recevront l'approbation de la majorité des membres de cette Chambre. Les pouvoirs d'emprunt de la compagnie ne sont pas grands.

L'honorable M. POWER : Non, excusez-moi, ils sont considérables.

L'honorable M. JONES : Mais le capital de la compagnie est petit. Elle espère cependant pouvoir le faire avec la ville de Brandon, qui désire beaucoup avoir ce chemin et venir en aide à la compagnie parce qu'il est d'une nécessité pressante dans les intérêts de la ville. Les citoyens de Brandon, non pas seulement les plus riches, mais les citoyens en général, se proposent de souscrire virtuellement tous les fonds nécessaires à la construction de ce chemin de ceinture. En conversation avec quelques-uns des promoteurs de ce bill, j'ai appris quels étaient leurs desseins. La compagnie ne se propose pas de construire elle-même les élévateurs à grain, mais d'autres en construisent le long de sa ligne ; elle les exploitera. Il ne lui faudra pas beaucoup de capital additionnel pour cela. Tout ce qu'elle se propose de faire, c'est le terrassement du chemin et la pose des rails afin de permettre aux différents chemins de fer d'y faire circuler leurs wagons ; elle entend aussi tenir le chemin en bon état de réparation. Il est possible qu'elle fournisse elle-même tous les rails d'acier ou une partie seulement en retour d'un loyer. Les circonstances sont telles que cette Chambre donnera son appui à ce bill, à moins qu'elle ne décide de rejeter complètement tout bill d'un caractère provincial. Si la Chambre n'est pas prête à faire cela, j'espère qu'elle ne fera pas d'exception pour ce bill qui est d'une nécessité très pressante.

L'honorable M. DAVID : L'honorable sénateur de Killarney (l'honorable M. Young) a voulu donner à entendre que je suis inconséquent en ce que je dis. Je le nie. J'ai été si peu inconséquent que je ne veux pas rester silencieux sous le coup de cette accusation. Ce n'est pas la première fois que j'ai pris l'attitude que je prends ce soir. Dans l'affaire de la compagnie "Park and Island", la situation était toute différente. La compagnie possédait déjà une charte du parlement fédéral. Après l'avoir utilisée

Hon. M. JONES.

pendant un certain temps, elle est venue demander à ce parlement d'y faire un amendement, et dans un cas de ce genre, nous n'avions aucun droit de le lui refuser. Dans ces circonstances, le bill était nécessairement un bill fédéral et soumis à la juridiction du parlement fédéral, de sorte qu'il n'y a pas de parallèle à établir entre les deux cas.

Ce que l'on pourrait dire en faveur du bill actuel et qui serait de nature à me convaincre, de même qu'à convaincre tous ceux qui sont en faveur des droits provinciaux, est que ce chemin se raccordera avec les chemins de fer fédéraux, et, conséquemment, que le bill est dans les attributions de ce parlement. On a dit que ce chemin devait servir de raccordement entre deux ou trois chemins de fer. Il est toujours facile pour faire adopter un bill de ce genre d'y mettre un article déclarant que son but est de permettre à un chemin de fer de se raccorder avec un autre, mais cela n'est pas suffisant pour me faire voter contre la motion de l'honorable sénateur.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur me permettra-t-il d'expliquer ce que j'ai dit ? J'ai dit que j'admiraits son zèle au sujet des droits provinciaux, mais qu'il me semblait dormir à certaines époques. Ce chemin ne serait d'aucune utilité s'il ne servait de raccordement entre trois ou quatre autres chemins qui sont déjà des chemins de fer d'utilité générale, et qui ont des chartes du parlement fédéral.

L'honorable M. FORGET : Si ces chemins de fer ont des chartes du gouvernement fédéral, la commission des chemins de fer peut donner à la compagnie de Brandon la permission de faire des raccordements avec ces lignes.

L'honorable M. YOUNG : On m'assure que tous les autres chemins approuvent de tout cœur cette législation.

L'honorable M. FORGET : Supposons que ce chemin de fer obtienne une charte de la législature provinciale, cela ne lui enlèverait aucun de ses privilèges, parce que du moment qu'il se raccordera à un autre chemin de fer ou le traversera, il tombera sous la juridiction de la loi des chemins de fer et de la commission.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Il me semble que nous discutons à côté de la ques-