

truire 25 milles de son chemin dans le cours de la première année, afin de montrer sa sincérité. Les promoteurs du chemin avaient dit par l'entremise de leurs avocats qu'ils avaient l'argent et qu'ils consentaient à terminer le chemin dans les cinq ans; et comme leur charte comporte la construction de 1,500 à 2,000 milles de chemin de fer, et qu'ils se sont engagés à compléter le travail en cinq ans, ce n'était certainement pas trop que de leur demander de construire au moins 25 milles dans la première année.

Une VOIX: Depuis combien de temps cette charte est-elle en existence?

M. CAMPBELL: Depuis deux ans. Mais je veux aujourd'hui enregistrer mon protêt. Il n'y a peut-être pas un député de l'Ouest qui dans l'intimité n'exprime pas l'opinion que le Parlement doit faire quelque chose pour obliger ces promoteurs de chemins de fer en l'air, ou de se retirer pour laisser le champ à d'autres, ou de les obliger à donner des preuves immédiates de leur sincérité. Le seul argument apporté par les honorables députés de la droite est qu'il est d'habitude d'accorder ces délais, mais si dans le passé nous nous sommes trompés, n'est-il pas temps d'apporter un changement et d'agir comme il faut.

M. GUTHRIE: A la première réunion du comité des chemins de fer, à laquelle ce bill a été discuté, on a dit que certaines pétitions avaient été envoyées au gouvernement, et on a fait comprendre que le gouvernement n'avait rien fait en la matière. Le sous-ministre qui était présent a déclaré qu'aucunes pétitions n'avaient été reçues, et subséquemment on découvrit que la pétition dont a parlé mon honorable ami de Dauphin (M. Campbell) n'avait pas été envoyée au département des Chemins de fer et des Canaux, qui ne les avaient jamais vues. Mais elles étaient devant le comité lorsque le bill fut étudié et adopté.

M. LENNOX: C'est là un point très important. L'honorable député de Dauphin a déclaré devant le comité que des pétitions avaient été envoyées aux autorités à Ottawa et qu'il était du devoir du ministre des chemins de fer de faire connaître au comité toute pétition qui avait été reçue contre l'adoption de cette loi. Il paraîtrait aujourd'hui que c'est la commission des chemins de fer et non pas le ministre qui a reçu ces pétitions, et je prétends qu'il était du devoir de la commission de faire parvenir ces pétitions aux autorités établies. Il n'y a pas deux avis sur l'attention que nous devons accorder à des pétitions de ce genre, et personne ne met en doute l'importance pour le comité d'être mis au courant de toute pétition avant de discuter un bill de ce genre. Dans ce cas-ci aucun tort

M. G. CAMPBELL.

n'a été causé, parce que l'honorable député de Dauphin me rappelle qu'il a donné lecture de la pétition devant le comité; mais il est bon de faire comprendre à ceux auxquels est confié le soin de ces choses dans la Commission des chemins de fer qu'il est de leur devoir de transmettre ces pétitions aussitôt après réception.

M. BRADBURY: Je me suis occupé de ce bill devant le comité, et je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Dauphin que l'insertion d'un article dans ce bill pour protéger la population de cette région est désirable. Lorsque le bill a été discuté par le comité j'ai appuyé cet article, mais je suis surpris de découvrir que le bill a été renvoyé pour être étudié de nouveau. J'ai accepté le compromis qui a été fait sur la déclaration que des promoteurs du bill et, je crois, celle aussi du président du comité, savoir que l'on accorderait une charte pour un chemin de fer à toute personne qui en ferait la demande. Comme député de l'Ouest je ne crois pas devoir dire un seul mot pour empêcher un promoteur d'obtenir une charte de chemin de fer s'il a l'intention de construire le chemin; mais connaissant ce qui a eu lieu dans le passé, je suis d'avis que nous avons accordé trop de chartes de chemins de fer qui ont empêché pendant des années la construction de chemins de fer très nécessaires à la population.

J'ai constaté qu'un grand nombre de députés qui dans le comité des chemins de fer ont voté pour remettre le bill de nouveau à l'étude, ne connaissent pratiquement rien de la question, ni de la région que devait traverser le chemin de fer proposé, ni des misères de la population. Si ce que dit mon honorable ami de Dauphin est exact, et le président de la commission des chemins de fer déclare que des nombreuses pétitions venant de presque chaque municipalité dans cette région et demandant au Gouvernement et au Parlement de protéger leurs intérêts ont été reçues par la commission des chemins de fer, je crois alors que le comité a été un peu trop vite en disposant de ce bill comme il l'a fait.

Vu que le comité a reçu l'assurance que les promoteurs de ce chemin de fer étaient en état de le compléter dans les cinq ans, ce n'est pas trop demander que de donner à la population de cette région une garantie que ces promoteurs sont sérieux, et j'avoue franchement que j'ai été un peu surpris de voir qu'un grand nombre de membres de comités n'aient pas été de cet avis. Nous avons, dans le passé, accordé des chartes de chemin de fer avec trop de générosité; nous n'avons imposé aucune restriction aux promoteurs ni obligation de construire leurs chemins. Je crois que nous devrions à l'avenir insérer dans toute char-