

Henry Drayton et de M. Acworth dit que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prétend être et est, suivant eux, déchargée de toute responsabilité légale au sujet de l'exploitation de la partie du réseau appelée Transcontinental dans la convention. L'honorable ministre a-t-il obtenu ou va-t-il obtenir, à ce sujet, une opinion du ministère de la Justice, afin de pouvoir dire à la Chambre si cette compagnie est ou n'est pas déchargée de l'obligation légale d'exploiter la partie du chemin de fer qui a été construite par le Gouvernement depuis Winnipeg jusqu'à Moncton? Si elle est légalement déchargée de cette obligation, c'est seulement parce que le contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc a été violé par le Gouvernement, car la violation de ce contrat par la compagnie elle-même ou par celle du Grand-Tronc-Pacifique ne saurait la libérer de cette responsabilité. La Chambre et le pays devraient savoir si elle a, ou n'a pas été déchargée de son obligation légale. Voilà une question de souveraine importance, une question beaucoup trop sérieuse pour être décidée sans un examen approfondi, et fait en toute connaissance de cause.

L'hon. M. COCHRANE: Tout ce que je puis dire, c'est qu'il n'y a pas eu violation de la part du Gouvernement. Le Grand-Tronc a refusé d'exploiter le chemin après que la construction en eut été achevée et, par conséquent, il ne restait plus au Gouvernement qu'à l'exploiter lui-même. Il faudra étudier toute cette question quand il s'agira de discuter devant la Chambre la situation des chemins de fer en général.

M. McKENZIE: J'approuve ce que l'honorable député de Welland vient de dire à l'honorable ministre. Cette question, ainsi que d'autres également importantes, devra être étudiée quand il s'agira de la situation des chemins de fer. Cependant, je tiens à signaler, à mon tour, à l'honorable ministre, certains points concernant mon comté en particulier, ils pourront paraître peu importants, mais c'est là le seul chemin de fer de la région d'où je viens, et le ministre est le seul représentant des propriétaires de ce chemin à qui nous puissions exposer nos difficultés et nos griefs. Par conséquent, c'est à lui que nous devons signaler les questions de peu d'importance tout comme celles qui sont plus sérieuses. J'ai déjà écrit à l'honorable ministre qu'il existait beaucoup d'inconvénients dans les comtés de Cap-Breton et de Victoria par suite du refus d'y construire des passages à niveau. Si je ne me trompe, c'est en 1887 que fut obtenu le droit de passage pour

ce chemin de fer, dans l'île du Cap-Breton. Il y a de cela plusieurs années, et la classe agricole n'était pas alors aussi importante dans cette région, qu'elle l'est aujourd'hui; et les produits de la ferme n'y étaient pas aussi abondants et l'on ne s'y adonnait pas à l'agriculture comme on s'y adonne de nos jours. Il n'était pas rare, à cette époque, qu'une ferme de 200 ou 300 acres fût la propriété d'un seul cultivateur, et que chaque ferme fût traversée par un seul passage à niveau. Il est arrivé, dans bien des cas, aux cultivateurs de morceler leur terre en faveur de leurs enfants. D'où il suit qu'on voit aujourd'hui des terres de 50 ou 100 acres qui ont été détachées de la terre paternelle et exploitées par un ou deux des fils d'un même cultivateur, séparément et en leurs propres noms. Cependant, comme je l'ai dit, le ministère des Chemins de fer refuse de construire un plus grand nombre de passages à niveau. Il n'est pas bien encourageant pour un jeune homme de se livrer à l'agriculture, de travailler à augmenter la production jugée si importante aujourd'hui, sans pouvoir obtenir un passage à niveau sur sa ferme; cela peut même suffire à le détourner de l'idée de faire de la culture. Je sais même un cas où le chemin de fer non seulement divise en deux parties la ferme occupée par un certain jeune homme, mais s'étend entre cette terre et la voie postale, de sorte que, pour se rendre à cette voie, il lui faut se rendre d'abord à la ferme de son père et sortir par l'ancien passage à niveau. Les administrateurs du chemin de fer et les cultivateurs devraient mieux s'entendre à ce sujet. Je comprends que la raison pour laquelle il ne se construit pas de passages à niveau, c'est que les fonctionnaires du chemin de fer craignent d'établir des précédents.

Les autorités ne devraient pas invoquer ce motif. En donnant des facilités aux cultivateurs on hâte le développement du pays. Même si un de ces passages coûtait \$100—très peu, je crois, coûtent davantage—la dépense serait opportune et la Chambre l'approuverait. J'espère qu'on se montrera plus généreux sous ce rapport, et que les fonctionnaires, chefs-cantonniers et surintendants, ne considéreront plus le cultivateur qui demande un passage comme un homme qui cherche à causer des ennuis. Ce qu'on reproche généralement aux fonctionnaires du ministère, c'est qu'ils n'ont pas de sympathies pour ceux auxquels le chemin de fer cause des dommages. Tant que l'Etat exploitera ce chemin, il doit s'attendre aux mêmes ennuis que les autres compagnies de chemin