

ou nécessaires pour l'exploitation desdites mines, et en disposer.

M. BORDEN (Halifax) : Bien qu'il y ait quelques restrictions dans le paragraphe A, ces restrictions se réduisent à peu de chose en fin de compte, et dans le paragraphe B, il n'y en a pas du tout. Mon honorable ami le ministre de la Justice dit que l'effet de cet article sera de permettre à la compagnie de développer le pays à travers lequel passera le chemin de fer. C'est possible, mais l'effet pourrait aussi être tout contraire; parce qu'une compagnie de ce genre possédant des pouvoirs aussi étendus, outre la maîtrise absolue qu'elle a sur la seule route ferrée qui traverse le pays, sera portée à éloigner la concurrence. Ceux qui pourraient être disposés à se livrer à l'exploitation des mines, des bois ou de la réduction des métaux en seront peut-être empêchées par la crainte qu'une corporation puissante comme celle-là pourrait les placer dans une position désavantageuse dans toute exploitation qu'ils voudraient entreprendre. Supposons, par exemple, un district où il y a des mines de charbon. Une compagnie qui est maîtresse du seul chemin de fer dans cette partie du pays aurait naturellement un avantage énorme sur toute corporation ou personne qui voudrait exploiter ces mines. Je ne crois pas qu'il soit de bonne politique de donner à la compagnie le pouvoir de s'adonner à des opérations commerciales et industrielles. Nous pourrions tout aussi bien lui donner le pouvoir de faire des opérations de banque, ou d'établir des manufactures dont le caractère ne serait pas beaucoup étranger aux pouvoirs généraux que nous lui accordons par cet article.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a toujours mis des restrictions à ces pouvoirs, et je ne vois pas comment il a laissé passer cet article en comité de chemin de fer.

M. McCARTHY : On a accordé pendant cette présente session absolument les mêmes pouvoirs à la Compagnie du chemin de fer Kootenay et Arrowhead.

Article 26 :

La compagnie peut construire, acquérir et mettre en service des tramways ou autres moyens de transports pour transporter le minerai et d'autres effets.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que l'on ne devrait pas donner avis aux autorités locales et municipales de toute demande qui pourrait être faite en vertu de cet article, avant que la compagnie puisse obtenir le pouvoir de construire tel tramway.

M. McCARTHY : L'avis doit être publié dans la "Gazette du Canada."

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami sait ce que signifie une publication dans la "Gazette du Canada." L'avis pourra être publié dans la "Gazette du Canada" et les intéressés n'en jamais avoir connaissance.

M. McCARTHY : La "Gazette du Canada" est l'organe dans lequel tous les avis officiels sont publiés. Cet article est une copie exacte de celui qui est dans le bill du chemin de fer Canadien du Pacifique, 61 Victoria, chapitre 60.

M. HUGHES (Victoria) : Cet article donne un pouvoir général à la compagnie de construire un chemin de fer électrique d'un bout à l'autre du pays.

M. McCARTHY : Un tramway.

M. HUGHES (Victoria) : La traction sur un tramway peut être faite par la vapeur ou par l'électricité.

M. McCARTHY : L'Acte général limite le tramway à dix milles de longueur.

M. HUGHES (Victoria) : Pas un tramway. Les embranchements ne doivent pas avoir plus de six milles; or ceci n'est pas un embranchement, mais un chemin de fer véritable.

L'honorable M. TISDALE : Voici ce qu'a pensé le comité. Le mot tramway est un terme assez compris. Un tramway est beaucoup plus simple et coûte moins cher qu'un chemin de fer, et personne ne serait assez insensé pour le construire excepté dans un pays nouveau où il pourrait servir temporairement, en attendant que les besoins du trafic nécessitent la construction d'un chemin de fer. Il n'est pas profitable de construire un tramway là où il y a assez de trafic pour un chemin de fer. Un tramway n'est pas un chemin de fer. Vous pouvez faire la traction sur un tramway avec une mule ou une paire de chevaux.

M. HUGHES (Victoria) : Un chemin de fer urbain est un tramway.

L'honorable M. TISDALE : Non, c'est un chemin de fer, qui tombe sous l'autorité de l'Acte des chemins de fer électriques. C'est l'intention du moins.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas bien sûr, mais pourquoi un chemin de fer électrique urbain ordinaire ne tomberait-il pas sous le coup de cet article ?

M. BELL : Dans le présent cas le tramway servira au "transport du minerai ou autre marchandise".

L'honorable M. TISDALE : La compagnie ne pourrait construire un chemin de fer de cette sorte sans le consentement de la municipalité. Outre cela, elle ne pourrait pas transporter de voyageurs.

M. HUGHES : Nous devrions en limiter la longueur à dix milles ?

M. BORDEN (Halifax) : Cet article, tel qu'il est rédigé, donne à la compagnie pouvoir de construire des tramways; or dans certaines parties du Canada on appelle tramways les chemins de fer urbains. Dans les provinces maritimes cette appellation est très commune. De fait le chemin de fer