

et même dans certains cas pour le parcours entier du chemin de fer, et il n'en est résulté aucun mal que je sache. Il n'y a pas lieu de redouter la trop grande multiplicité des lignes dans notre pays. Il nous faudrait des voies ferrées sillonnant parallèlement le pays de vingt milles en vingt milles, même dans les savanes de l'Ouest; et, dans les régions minières, il faudrait qu'elles fussent encore plus rapprochées. Le besoin de voies de communication se fait sentir dans toutes les parties du Canada. Il n'existe pas pour nous de besoin plus pressant. Je serais disposé à approuver une loi qui serait beaucoup plus libérale que notre loi actuelle relativement à la construction des chemins de fer. J'approuve la loi adoptée par l'état du Minnesota; là, quatre ou cinq personnes peuvent se constituer en compagnie de chemin de fer, obtenir une charte du secrétaire d'Etat et commencer la construction de la voie dans les trois jours. J'ai eu occasion de me rendre sur les lieux en vue du prolongement dans l'état du Minnesota du chemin de fer de Port-Arthur à Duluth et vers l'ouest; et je me suis aperçu qu'il nous faudrait organiser une nouvelle compagnie. Je me rendis à Minneapolis, et moins de cinq jours après j'en repartais ayant la charte en ma possession. Cette pratique a donné de bons résultats dans cet état. La loi sauvegarde la propriété particulière. Les concessionnaires de chartes n'obtiennent que le droit de construire un chemin de fer à travers une certaine région. On ne leur permet pas de déposséder qui que ce soit, personne ou compagnie, et ils ne sauraient porter atteinte aux biens d'une compagnie ou personne quelconque sans l'indemniser. On ne permet pas les abus, mais on accorde pleine liberté aux capitalistes de construire des chemins de fer partout où le besoin s'en fait sentir, partout où leur exploitation peut être profitable et où la population en réclame l'établissement. A mon avis, on se tromperait en adoptant la proposition faite à ce sujet par certains honorables membres. Je tiens à dire à ceux de mes collègues qui préconisent actuellement l'imposition de conditions restrictives en vue de l'établissement de ce chemin de fer, que leur proposition, si elle est adoptée, aboutira contre toutes leurs prévisions à la constitution d'un monopole au bénéfice des grandes compagnies, qui construiront cette voie quand bon leur semblera et dans les conditions qu'elles voudront bien. La députation le sait,—et je n'hésite pas à l'affirmer,—nombre des lignes importantes qui sont aujourd'hui en exploitation ne sont pas l'œuvre des grandes compagnies ni des grands capitalistes. Elles sont l'œuvre de la population locale, qui s'est agitée pour en déterminer l'établissement, qui en a fait l'organisation, a lancé le projet, a fait le siège de la députation au Parlement, jusqu'à ce que la charte ait été obtenue ainsi

que les subventions requises, et jusqu'à ce que l'entreprise ait été dans les conditions voulues pour attirer les capitaux et l'attention du grand capitaliste qui finalement s'en est emparé. N'était ce procédé de lancement, nous n'aurions par aujourd'hui nombre des chemins de fer qui font le service des transports pour le bénéfice de notre population, et surtout nous ne les aurions pas eus aussi promptement. A ceux de mes collègues qui préconisent l'imposition de ces conditions restrictives, je déclare qu'ils commettent une erreur de nature à nuire aux intérêts de la population qu'ils cherchent pourtant sincèrement à aider, je n'en doute pas. Au reste, notre loi des chemins de fer n'est pas sans imposer certaines conditions. Toute compagnie qui obtient une charte est tenue de dépenser 15 p. 100 de son capital dans un intervalle de temps assez restreint, sinon, elle perd le bénéfice de sa charte. Aux termes de la loi, la charte est annulable si la compagnie n'en remplit pas les conditions, et c'est tout ce qui arriverait si l'on imposait l'obligation de construire un certain nombre de milles dans un intervalle de temps donné; seulement, à mon avis, la compagnie dans ces conditions ne trouverait plus à se procurer les capitaux nécessaires à l'exécution de l'entreprise.

M. MAGRATH: Je ne sais trop si l'honorable député préopinant me visait particulièrement, mais il regardait de ce côté, et c'est ce qui m'engage à dire un mot ou deux sur ce sujet. J'approuve beaucoup des choses qu'il a dites. Il a signalé le danger qu'il y aurait pour nous dans l'Ouest à vouloir entraver l'initiative de ces compagnies de chemins de fer. Nous n'y songeons aucunement. De tout individu qui se présente à l'épicerie du coin et propose au marchand d'entrer en relations d'affaires avec lui, le marchand en homme pratique exige certaines preuves de la sincérité de l'individu en question. Je tiens à ne pas perdre mon temps et mes commettants sans doute tiennent de leur côté à ce que j'en fasse un bon emploi. Pourquoi prêterais-je l'oreille, au comité des chemins de fer, à ceux qui se contentent de déclarer: Nous avons en mains deux millions et nous allons commencer les travaux sur-le-champ. Que le président du comité des chemins de fer, ou que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, déclare qu'on lui a fourni des preuves convaincantes de la sincérité de ces personnes, et de leur solvabilité dans les circonstances, et j'appuierai leur proposition. Je suis prêt à travailler à l'adoption de tout projet qui aboutira à la construction de chemins de fer dans notre pays; mais ne me parlez pas de personnes quelconques qui font leur apparition devant le comité des chemins de fer, et qui, exhibant une série de plans, se déclarent prêts à percer les montagnes Rocheuses en un point où l'on sait qu'il est impossible de faire pas-