

de fer, et que l'on y légifère dans le but de contraindre ces dernières à se dessaisir des terrains houillers, des mines et autres exploitations. C'est de ce même principe qu'il s'agit en ce moment. La question est de savoir s'il vaut mieux pour un pays que ses voituriers soient aussi autorisés à exploiter les mines de houille, les forêts, etc., c'est-à-dire qu'en leur qualité d'exploitants il leur soit permis de transporter leurs produits auprès de leurs clients. Aux Etats-Unis, les chemins de fer traversant les terrains houillers, la compagnie Reading, dans l'Etat de la Pennsylvanie, et les autres sont tenues, m'a-t-on dit, de renoncer à ce double privilège dans un délai d'un an ou deux.

On conçoit aisément le désavantage d'une compagnie qui, ne possédant pas de voie ferrée, se trouve obligée de soutenir la concurrence d'une compagnie de chemin de fer exploitant la même industrie qu'elle et effectuant elle-même le transport de ses produits. Il lui est presque impossible, en pareil cas, de faire transporter les siens en des conditions équitables.

Suivant le projet de loi, cette compagnie posséderait ses propres mines de houille et ses terrains forestiers, elle exploiterait des fabriques de pâte de bois et à peu près toutes les industries imaginables ; elle aura un avantage immense sur ses concurrents. Je crois que l'on a tort de conférer des pouvoirs aussi étendus à une compagnie de chemin de fer. On pourrait faire autrement : autoriser une compagnie à fabriquer la pâte de bois et en autoriser une autre à faire de l'exploitation forestière. Mais conférer tous ces privilèges à la fois à une même compagnie me paraît une chose très sérieuse sur laquelle j'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer.

M. TURRIFF : Ce point a été discuté assez longuement devant le comité des chemins de fer qui en est venu à une conclusion quelque peu différente de celle que vient d'annoncer l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). La compagnie est venue solliciter l'autorisation d'acquérir des terres forestières, des mines de houille et des terrains miniers en faisant observer qu'en une région peu habitée il lui fallait établir ces industries-là pour créer du trafic à son chemin de fer. Au comité, le paragraphe " h " de l'article 14 a été modifié de façon à interdire à la compagnie d'aliéner les terrains forestiers ou miniers qu'elle pourrait acquérir à moins d'avoir construit et mis en état d'exploitation 500 milles de ce chemin de fer. Par conséquent elle ne peut être constituée en compagnie de chemin de fer autorisée à acquérir des terres forestières des mines de houille et autres terrains miniers pour les seules fins de la spéculation puisqu'il lui est interdit de s'en dessaisir avant d'avoir mis en état d'exploitation au moins 500 milles de son chemin de fer ainsi qu'il est prescrit au projet de loi.

L'hon. M. FOSTER : Cela ne me semble guère changer la situation.

M. TURRIFF : Au contraire.

L'hon. M. FOSTER : Vous voyez à quoi cela aboutit. Voici une compagnie qui se livre à une exploitation légitime ; on va la décréter d'utilité publique pour l'autoriser à entreprendre des travaux pour le compte de diverses personnes. Elle est tenue de veiller au transport des voyageurs en des conditions convenables, ainsi qu'à celui de leurs marchandises, et nous avons la commission des chemins de fer qui est chargée de surveiller son exploitation. L'objet principal d'un chemin de fer consiste à accommoder le public. Si l'on détourne de cet objet l'attention de la compagnie pour lui permettre d'exercer son activité sur un autre champ, on l'incite à déployer ailleurs son énergie et à exploiter des entreprises rémunératrices n'ayant aucunement la nature d'un service public. Et, ce qui paraît pis encore, on autorise cette compagnie, qui a pris toutes ses mesures et dont les ramifications s'étendent dans toutes les directions, à acquérir les meilleurs terrains houillers et forestiers, des forces hydrauliques pour produire de l'électricité, et le reste ; à vrai dire, une compagnie organisée serait en mesure de soumettre à peu près tout à son empire dans un rayon de quarante ou cinquante milles de chaque côté de la voie ferrée. De cette façon, elle se transformerait en un monopole, détiendrait de grandes richesses, ce qui ne saurait manquer de lui susciter des embarras avec la population qui ira certainement s'établir par là. La portée du projet de loi est très vaste et il ne me paraît pas sage de conférer à une compagnie de chemin de fer des attributions aussi étendues.

L'hon. M. GRAHAM : Il y a beaucoup de vrai dans ce que mon honorable ami vient de dire de l'étendue des pouvoirs, et bien que le comité ait agréé le projet de loi, j'ai profité de l'occasion pour faire quelques observations dans le même sens que l'honorable député. Il est à peu près temps, m'avait-il semblé, que nous n'assignions aux compagnies de chemins de fer que la seule construction de voies ferrées. A venir jusqu'à présent, nous avons conféré à certaines de ces compagnies des privilèges considérables, mais le pays se colonise graduellement et nous pourrions bien, je crois, nous trouver un jour dans la situation où nos voisins du sud se trouvent actuellement. Ainsi, les compagnies de transport ont la haute main sur le transport du charbon aussi bien que sur les terrains houillers. Sous un tel régime, les moyens de transport et l'exploitation des richesses naturelles sont susceptibles de s'enchevêtrer de telle sorte, qu'une seule compagnie pourrait se rendre maîtresse de toute la situation.

M. SPROULE : Le cas n'est-il pas le même en ce qui concerne l'exploitation forestière.

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est qu'un exemple que je cite là. Je prierai donc le par-