

Quelqu'un demandera: quel mal y a-t-il à cela? La compagnie n'a encore fait qu'une ou deux demandes. La charte, peut-être, a été accordée, il y a dix ans et depuis elle n'a pas dépensé un dollar. Pourtant elle a toujours confiance qu'elle pourra construire la ligne. Quiconque sait ce qu'il en est, n'ignore pas que tant qu'une telle charte sera renouvelée, plus longtemps elle conservera l'espoir d'en tirer parti et quand elle verra que la chance disparaît, elle fera une nouvelle demande de renouvellement.

M. CONMEE: Je ne crois pas que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) expose avec impartialité ce qui se passe au comité. Il est vrai qu'un grand nombre de députés ne prennent pas une part très active aux travaux, mais il en est de même dans tous les comités. On peut en dire autant de la Chambre.

Nombre de députés ne prennent jamais part aux débats, et il n'en est que fort peu qui soient prêts à prendre part à une discussion sur des sujets généraux; mais cette circonstance ne justifierait personne, à mon avis, de prétendre que les tenants d'un parti politique se bornent à suivre leurs chefs. Ce n'est pas plus vrai en ce qui regarde les libéraux qu'en ce qui regarde les conservateurs; car, il est arrivé plusieurs fois, à ma connaissance, que lors de la discussion de bills, les membres conservateurs, au comité des Chemins de fer, aient d'un commun accord emboîté le pas derrière leur chef. Cependant, je ne voudrais pas dire que ce qu'ils en faisaient était dans l'intérêt du parti. L'honorable représentant de Dauphin n'a pas voulu dire, sans doute, que les libéraux qui ont voté contre sa proposition l'ont fait par esprit de parti, car alors il faudrait dire aussi que ses propres amis du parti conservateur se sont inspirés de motifs semblables. Je désire dire que s'il était possible par décret législatif de construire un chemin de fer dans tel ou tel sens, nous serions à même de travailler très efficacement au développement du Dominion; mais c'est ce qu'il ne nous est pas possible de faire. Dans certaines conditions, quand vous incluez des restrictions dans les chartes de chemins de fer accordées à des particuliers, vous entravez la libre initiative de ces particuliers, et vous empêcherez la réalisation de la fin même que vous avez en vue.

L'honorable député de Dauphin a exprimé l'opinion qu'en obligeant une compagnie à construire un certain nombre de milles de voie ferrée dans un certain nombre d'années, on déterminerait la construction plus rapide des chemins de fer. Je suis bien persuadé que c'est tout le contraire qui arriverait. J'ai présentes à l'esprit certaines entreprises de chemin de fer qui ont été ruinées par trop de précipitation dans la dépense. Considérez le cas actuel; je ne connais pas les conditions locales; je ne

M. S. BARKER.

parlerai donc pas comme si je les connaissais; mais je prierai l'honorable membre de supposer l'état de choses suivant: la compagnie construit vingt-cinq milles de sa voie, et le mouvement du trafic n'est pas assez grand pour justifier une dépense de près d'un million. S'il n'y a pas de trafic, et si l'entreprise ne réussit pas, il n'y a pas de raison de faire cette dépense. Cette dépense va-t-elle profiter à quelqu'un? Le pays n'en retire aucun avantage, et la compagnie se trouve dans l'embaras, car elle n'est plus dans une situation aussi avantageuse pour faire appel aux capitalistes sur les marchés monétaires. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a déclaré que rien n'embarrasserait plus l'ancienne compagnie, que l'octroi d'une charte pour la construction d'un chemin de fer à proximité du sien. Je ne saurais partager son opinion. Rien ne viendra davantage en aide à la compagnie. La classe des capitalistes saura de ce fait que c'est là une région favorable, puisqu'il se trouve une autre compagnie désireuse d'y construire un chemin de fer.

C'est précisément un de ces cas où le plus apte survit. Qu'on laisse le champ libre à ceux qui sont en mesure de construire un chemin de fer. Si vous restreignez les privilèges accordés par la charte, si vous circonscrivez l'initiative d'un groupe d'hommes qui a dépensé peut-être beaucoup d'argent et appliqué beaucoup d'énergie et de temps à la réalisation du projet, certes, vous ne sauriez dire que vous favorisez la construction du chemin de fer. La sagesse demande que vous laissiez à toute personne désireuse de construire le chemin de fer la liberté de s'y appliquer. Si ces requérants ont en main le capital nécessaire, ou s'ils sont en mesure de se le procurer plus rapidement que d'autres, alors ils construiront le chemin. Il ne sera pas construit deux chemins de fer. Nous n'en sommes pas encore rendus au point où les lignes existantes sont exposées à souffrir de la concurrence de nouvelles lignes. Je me rappelle,—et je ne me considère pas encore très âgé,—que naguère la compagnie du Grand-Tronc s'est crue très maltraitée parce qu'on projetait de construire une deuxième voie reliant Montréal à Toronto. Ce deuxième chemin de fer a été établi, et la compagnie du Grand-Tronc n'en a éprouvé que du bien. La prospérité du pays en a été augmentée. Ces chemins de fer activent le mouvement du trafic; ils n'en enlèvent aucune part aux lignes concurrentes. C'est précisément ce qui se passe dans d'autres parties du pays. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), affirme que nous n'octroyons pas de charte pour l'établissement de voies parallèles à des lignes antérieurement établies. Nous le faisons constamment. Il ne s'est guère passé d'années, depuis quatre ou cinq ans, sans que, pour des parcours de 50 ou de 100 milles,