

Casgrain) s'y opposa; on alla aux avis, et, à mon grand regret, l'amendement fut rejeté. Mais je ne prétends pas dire que ce vote représentait exactement l'opinion du comité à cette époque, car un grand nombre de ces membres votèrent contre l'amendement que je proposais simplement parce qu'ils voulaient ramener la question sur le tapis quand le bill accordant une subvention serait soumis à la Chambre. Je crois que des rapports fantaisistes ont été faits à ce sujet, et le public n'est pas parfaitement au courant de ce qui a eu lieu devant le comité. Nous n'avons pas cessé de prétendre qu'il devrait y avoir une garantie que le chemin sera construit en entier; en même temps cela favoriserait la construction et je crois que si cela était fait, plusieurs des objections qui ont été soulevées cet après-midi n'auraient plus leur raison d'être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est certain que l'embarras éprouvé par plusieurs députés au cours de la discussion de ce bill, provenant de l'impression presque générale qui semblait exister que cette compagnie recevait l'appui du gouvernement sous une forme quelconque. J'ai cherché, avec d'autres membres du comité, à séparer ces deux questions. Il n'y avait absolument rien de certain quant à l'octroi de cette subvention, et dans les circonstances, il n'était que juste de traiter ce projet de loi comme s'il ne devait pas y en avoir. Je considère qu'il ne serait pas juste d'inclure dans ce bill des conditions que l'on ne voudrait pas imposer à une autre compagnie.

M. CLARKE : La compagnie n'a-t-elle pas été obligée de rapprocher sa tête de ligne d'un millier de milles plus à l'est qu'elle avait originairement l'intention de la placer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est dû au comité. Je n'étais pas favorable au projet; mais le comité adopta cette manière de voir, et je suivis la majorité.

M. HUGHES (Victoria) : Après le discours éloquent prononcé par sir Charles Rivers Wilson devant le comité, alors qu'il déclara bien ouvertement qu'il s'attendait à ce que le gouvernement construise le chemin, les membres de cette Chambre n'étaient-ils pas justifiables de supposer que le gouvernement lui viendrait en aide ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore si l'honorable député (M. Hughes) compte que je réponde à cette question. Je n'ai pas modifié ma manière de voir sur la question de savoir quelle serait la conduite que le comité devrait suivre à ce sujet. Si l'amendement proposé par l'honorable député (M. Wade), ainsi que d'autres amendements du même genre furent rejetés, c'est parce que le comité croyait ne pas devoir imposer de conditions, attendu

qu'il n'existait aucune promesse formelle d'aide de la part du gouvernement. J'ai traité cette compagnie comme j'aurais traité toute autre compagnie demandant une charte, et je crois que c'est là le principe sur lequel nous devons nous baser pour discuter le bill actuel.

M. FOWLER : Je ne partage pas entièrement la manière de voir de l'honorable député (M. Wade), quand il prétend qu'il s'agit ici d'un simple bill destiné à constituer une compagnie en corporation, et que nous n'avons pas le droit d'imposer de conditions. Quand cette compagnie se présente ici pour obtenir une charte, elle demande certains privilèges que cette Chambre peut lui accorder; et puisque nous avons le droit d'accorder ces privilèges, nous avons également celui d'imposer à cette compagnie les conditions que nous croyons être les plus favorables aux intérêts du pays. Nous avons le droit d'imposer toutes les conditions que nous jugeons à propos. Or, il me semble que cette condition est raisonnable, et le moyen de découvrir si elle est raisonnable ou non, c'est de se demander si elle est dans l'intérêt du pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député traiterait-il un bill de cette nature de la même manière, que la compagnie soit ou non pour recevoir de l'aide? Imposerait-il des conditions identiques et obligerait-il la compagnie à poursuivre les travaux et à construire l'ouvrage sans recevoir d'aide d'aucune sorte, comme il le ferait si nous lui accordions une subvention ?

M. FOWLER : En supposant que la compagnie recevrait l'aide mentionnée par l'honorable ministre, les conditions qu'on lui imposerait dans ce cas seraient plus sévères que s'il s'agissait d'une simple demande d'incorporation. Les conditions que nous avons le droit d'imposer dépendent entièrement de ce que nous donnons. Ce n'est après tout qu'une question de justice. C'est là le point de vue auquel je me place pour envisager cette question, quand on nous demande de décider si cette compagnie doit commencer ses travaux simultanément aux différents endroits, étant donné qu'elle a jugé à propos de diviser ce chemin en différentes sections. Or, elle devait avoir un objet en vue en agissant ainsi. Pourquoi ne pas avoir considéré l'entreprise comme un tout? Pourquoi ne pas avoir demandé une charte permettant de construire un chemin de fer de Port-Simpson à Moncton? Alors, la question serait peut-être différente. Mais la compagnie a jugé à propos de diviser sa ligne en sections, et, par conséquent, elle aurait parfaitement le droit, d'après sa charte, de demander de l'aide pour construire la section des prairies, celle qui devra lui rapporter des bénéfices, et de ne pas construire les autres. Il est donc évident que ce prolongement a été accordé pour amadouer les provinces