

M. URIAH WILSON : Alors voyez à ce que cela soit fait.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DOMINION ATLANTIC.

La Chambre passe à la suite de la discussion, en comité général sur le projet de loi (n° 50), déposé par M. Copp, concernant la compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantique.

Sur l'article 5.

M. SPROULE : Le nombre des directeurs est généralement de cinq à neuf. Ici, il est fixé à trois, avec faculté de le porter à cinq, quelle est la raison de cette exception ?

M. COPP : Je suppose que la raison en est que c'est une ancienne compagnie anglaise qui n'a jamais eu plus de trois directeurs. Cette compagnie a été autorisée vers l'année 1860 et a toujours continué ses opérations en vertu de son ancienne charte.

M. SPROULE : Alors une partie du chemin est construite.

M. COPP : Oui ; c'est le chemin de fer allant de Yarmouth à Halifax.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE SASKATOON A DAWSON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 70), déposé par M. W. McIntyre, concernant la compagnie du chemin de fer de Saskatoon à la Saskatchewan, à la rivière de la Paix et à Dawson.

Sur l'article 14.

M. WRIGHT : Monsieur le président, ce bill semble donner à cette compagnie le droit de tout faire, sauf de tenir une boutique de barbier ou une buanderie. Autant vaudrait lui accorder aussi ces deux privilèges.

M. SPROULE : Ce bill me paraît très extraordinaire, quant aux pouvoirs qu'il confère.

L'hon. M. FOSTER : C'est certainement un article formidable, dans un bill relatif à un chemin de fer. Je n'assistais pas à la séance du comité quand il a été adopté, mais maintenant qu'il revient en discussion devant le comité général de la Chambre, je me permettrai de dire que ces pouvoirs sont très étendus. Nous sommes supposés autoriser une compagnie de chemin de fer. Nous lui accordons tous les pouvoirs nécessaires quant au chemin et aux lignes de télégra-

M. GRAHAM.

phe et de téléphone pour l'exploitation du chemin—des pouvoirs déjà considérables. Nous leur permettons de développer ou utiliser des forces hydrauliques pour produire de l'électricité et de la force motrice non requises pour l'exploitation de la ligne.

Nous en faisons, sous tous les rapports, une compagnie générale d'électricité. Le bill dit encore que la compagnie peut :

Acquérir, louer, posséder ou exploiter des coupes de bois, et acquérir, louer, construire, entretenir, équiper ou exploiter des scieries, fabriques de pâtes de bois et autres et vendre du bois de construction, du bois d'œuvre, de la pâte de bois et autres matières.

La compagnie aura des droits semblables quant aux terrains houillers, aux mines et aux minéraux, aux hôtels et restaurants. Il n'y a rien à dire contre les hôtels et restaurants, s'ils sont exploités pour la commodité du public voyageur sur ce chemin de fer. La compagnie peut aussi :

Acheter, louer, posséder les immeubles nécessaires pour l'établissement de parcs et terrains de récréation et en louer l'usage.

Il n'y a pas de mal à ce qu'un chemin de fer ait des parcs le long de sa voie pour le confort du public voyageur. Mais je trouve ridicule de donner à une compagnie de chemin de fer tous ces pouvoirs relatifs aux coupes de bois, aux terrains houillers, aux mines et minéraux. Autant lui dire de faire tout ce qu'elle voudra.

M. McINTYRE : L'honorable député remarquera que l'article comporte cette restriction "pour les objets de son chemin de fer." La compagnie pourra faire toutes ces choses pour les objets de son entreprise. Il ne faut pas oublier que la plus grande partie de ce chemin, moins une certaine de milles, passe à travers un pays inhabité.

La compagnie peut être obligé de construire des scieries pour se procurer le bois nécessaire. Toutes ces exploitations sont restreintes aux objets du chemin de fer. On peut dire la même chose des mines.

L'hon. M. FOSTER : Mais la compagnie établira-t-elle des fabriques de pâte de bois pour l'aider à construire ses voies ferrées ?

M. W. McINTYRE : En cette région, le Canadian-Northern s'alimente de houille à des mines qu'il exploite lui-même. Que signifient les mots "pour les fins de son entreprise" ?

L'hon. M. FOSTER : Quel est donc l'objet de son entreprise, si ce n'est d'établir, de construire et d'exploiter un chemin de fer ? Je sais que nombre de travaux accessoires sont indispensables et que, servant aux fins du chemin de fer, il convient de les exécuter en même temps que celui-ci. Mais dans le cas actuel, les pouvoirs sont par trop étendus. On sait qu'il se produit en ce moment aux Etats-Unis un très sérieux mouvement au sujet des grands privilèges conférés aux compagnies de chemin