

jets qui nous sont parvenus ici sous forme de pétition, et si nous avions rejeté cette charte, le résultat aurait été de permettre à cette compagnie d'avoir la maîtrise absolue sur toutes les voies ferrées dans cette partie du pays.

Je suis d'avis, comme mon honorable ami de Dauphin, qu'une compagnie de chemin de fer devrait être obligée de construire chaque année, mais je prétends que cette règle devrait s'appliquer à toutes les compagnies et non pas spécialement à une—pas plus qu'il ne faut en prendre une au hasard et la punir. J'espère qu'au moment où le bill qui est inscrit à mon nom au feuilleton sera arrivé au stage régulier, je recevrai l'appui général de la Chambre. Le bill imposerait à toutes ces compagnies de chemin de fer l'obligation de construire au moins 25 milles dans les deux premières années—au cas où la longueur de la ligne autorisée aurait moins de 250 milles de longueur—dans les troisième et quatrième années suivantes un nouveau prolongement de 25 milles, de façon à finir en cinq ans, et si elles ne s'y conformaient pas, elles devraient revenir s'adresser à la Chambre pour demander une nouvelle extension de temps.

M. WRIGHT: L'honorable député a déclaré que ce n'était pas l'habitude du comité des chemins de fer d'accorder des chartes qui font double emploi, d'une localité à une autre et il nous a donné comme exemple le Grand-Tronc-Pacifique. Mais chacun sait que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu une charte spéciale contenant des dispositions particulières et avec l'engagement très net contracté envers le pays qu'il ne construirait pas sa voie parallèlement à aucune autre en existence, mais que sa ligne ne serait pas autre chose qu'une grande route de colonisation. Nous apprenons maintenant, cependant, que c'est simplement une ligne parallèle à deux ou trois autres et qu'elle ne remplit pas le but qu'on s'était proposé d'atteindre.

M. BARKER: Je désire dire quelques mots sur cette question, parce que je me suis efforcé de savoir ce qui se passe au comité des chemins de fer. Si le très honorable premier ministre qui dirige les débats de cette Chambre pouvait de temps à autre, trouver le temps d'assister aux séances du comité, il verrait qu'il y a là un besoin urgent de réformes. Chaque député qui fait partie de ce comité sait qu'habituellement un nombre considérable de ses membres prennent place à l'autre bout de la salle pour se raconter l'un à l'autre des histoires sans faire attention le moins du monde au sujet en discussion. Alors, quand le député qui a pris le bill à sa charge—surtout s'il arrive que c'est un whip du gouvernement—se lève, les membres votent immédiatement chaque fois. Je ne crois pas qu'un

seul membre de la droite voudra me contredire.

M. LENNOX: Dites-vous qu'ils votent équitablement?

M. BARKER: Ils votent comme le désire le promoteur du bill, sans s'inquiéter d'autre chose. L'honorable député qui a présenté le bill semble croire qu'il n'y a pas de mal à accorder plusieurs chartes dans la même région. Il soutiendrait volontiers qu'on doit accorder toute liberté aux chemins de fer et laisser les compagnies être incorporées et construites comme cela leur plaît.

Mais celui qui a quelque pratique des moyens employés pour obtenir un capital en vue d'exécuter de semblables travaux, sait qu'il n'y a pas de meilleur moyen d'empêcher les capitaux d'être employés dans la construction des chemins de fer au Nord-Ouest. Ce qu'a dit l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) dans le comité est parfaitement juste. Il a dit qu'il n'avait pas l'intention de s'opposer à la compagnie spécialement mentionnée dans le bill et qu'il désirait voir cette ligne se construire, mais il désirait se débarrasser des compagnies fantaisistes. Il a soutenu que si la compagnie prétendait être capable de construire 1,500 milles de chemin de fer en cinq ans, elle pouvait bien en construire 25 en un an et il a proposé d'inscrire cette condition dans le bill.

L'avocat qui représentait les directeurs à déclaré qu'ils s'étaient efforcés de faire appel à des capitaux, à Paris ou à Londres, mais qu'ils avaient échoué par suite de la crise financière. Pourtant ils croyaient être en état aujourd'hui de placer leurs actions et ils avaient une grande confiance à ce sujet. Quiconque examine le projet et regarde les lignes dessinées sur la carte, comme une grande araignée qui projetterait ses pattes sur une étendue de 1,500 milles, peut se rendre compte qu'au lieu d'aider à la construction des lignes dans ce pays, cette compagnie sera un grand obstacle à leur développement. Si d'autres personnes voulaient demander une autre zone de ce territoire et désiraient construire 500 ou 200 milles de chemin de fer, ils se trouveraient tout de suite en présence de cette compagnie qui s'est réservée sur la carte toute cette région et l'a couverte de ses embranchements projetés dans toutes les directions, de sorte que personne ne voudrait aventurer un sou pour d'autres lignes. C'est ainsi que des compagnies fantaisistes, en conservant leurs droits sur la région d'année en année, peuvent empêcher la construction de chemins de fer sur chaque pied carré du territoire.

C'est pour cette raison et non parce qu'il désirait faire de l'opposition ou imposer un délai—c'est le contraire qu'il veut—que le député de Dauphin a combattu le principe du renouvellement de ces chartes.