

bien des cas, des pertes et des ennuis, les intéressés n'apprenant que longtemps après que leurs lettres ne sont pas arrivées à destination.

Ordonné que le bill tel qu'amendé soit rapporté.

L'Orateur reprend le fauteuil.

Bill rapporté.

CHEMIN DE FER DE COLONISATION.

[BILL No. 31.]

(*M. Mills.*)

SECONDE LECTURE.

L'ordre pour la seconde lecture étant lu,—

M. MILLS—Je suppose qu'il n'est pas nécessaire de faire connaître le but de la loi ainsi que ses principales dispositions. En présentant le bill, j'en ai fait connaître à la Chambre les traits principaux, et j'ai expliqué le mode par lequel le gouvernement se proposait d'encourager la construction des lignes légalement constituées.

Des exemplaires de ce bill ont été distribués il y a plusieurs jours, et les honorables députés ont pu sans doute l'examiner. Ils savent sans doute que le bill renferme une innovation en ce sens qu'il pourvoit à la formation des compagnies, à certaines conditions qui y sont exposées, telles que la souscription d'un certain capital-social et le paiement d'une certaine proportion du montant ainsi souscrit.

C'est là une innovation pour ce qui concerne la formation des compagnies de chemin de fer, mais la chose n'est pas nouvelle ailleurs. C'est un principe depuis longtemps reconnu dans la république voisine.

Chacun sait qu'une compagnie de chemin de fer qui traverse une région considérable, acquiert toujours une influence locale très forte, qu'elle exercera toujours au détriment de toute corporation ou de toute compagnie de chemin de fer qui pourrait lui faire concurrence pour le transport du fret ou des voyageurs.

Tous ceux qui se rappellent aussi la législation qui fut adoptée dans la province d'Ontario après la construction du Grand-Tronc, de Toronto à l'ouest de Sarnia, et plus récemment pour la construction du chemin de fer du Sud

du Canada, de la rivière Détroit à la rivière Niagara, doivent savoir combien les compagnies existantes sont susceptibles de s'opposer à ce que des capitalistes réussissent à se constituer en compagnie pour construire des chemins de fer, et combien il est parfois difficile de réussir à obtenir des lettres patentes, qui peuvent être ou n'être pas avantageuses aux personnes qui les sollicitent, mais qui ne peuvent manquer assurément d'être extrêmement avantageuses au pays.

Le bill pourvoit à la formation volontaire de compagnies de chemin de fer. Il ne sera plus possible, quand ce principe aura été adopté à l'égard des compagnies de chemin de fer, qui veulent obtenir leurs lettres patentes, que les intéressés essaient d'exercer leur influence sur des membres de cette Chambre en faveur de telle ou telle autre ligne.

On ne saurait probablement adopter un principe plus juste que celui-ci, car si des personnes qui ont des capitaux à faire fructifier croient qu'ils peuvent les engager avec avantage en construisant un chemin de fer, ils devraient être aussi libres que possible de mettre à exécution leur projet. Une compagnie de chemin de fer ne saurait engager des capitaux dans des entreprises de ce genre sans que ce ne soit à l'avantage du public. Ces capitaux sont ainsi engagés simplement pour permettre à une compagnie de retirer des dividendes, tout en offrant des commodités au public, pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

Si un certain nombre de capitalistes croient qu'en construisant un chemin de fer ils peuvent faire ainsi fructifier des capitaux considérables, ce qu'ils ne feraient certainement pas à moins que le chemin ne traverse une contrée habitée par une nombreuse population, je ne vois aucune objection à ce qu'ils puissent accomplir leur projet. Ils sont sous ce rapport les architectes de leur propre fortune. C'est à eux qu'il appartient de décider si leur placement doit être rémunératif ou non, et tout ce que le bill propose, c'est de leur permettre de décider s'ils doivent engager leurs capitaux ou non.

Jusqu'à tout récemment le pays était à l'état sauvage; il n'avait pas une population civilisée; les questions relatives à la fertilité du sol et aux avan-