

L'honorable député de la Saskatchewan (M. McCraney) a parlé comme s'il allait dire quelque chose de ce qui se passe aux séances du comité des chemins de fer dont, je l'avoue, il aurait été bon de parler à la Chambre. Mais en ce qui touche au parallélisme des lignes, nous ne pouvons guère nous en occuper, parce que cela ne rentre pas dans les attributions du Parlement. Quand on a discuté l'établissement de la ligne du Transcontinental, nous avons affirmé énergiquement que nous ne voulions pas de lignes parallèles à une certaine distance l'une de l'autre. En réalité, je ne serais pas surpris de trouver dans nos statuts une disposition disant que les lignes ne doivent pas se rapprocher l'une de l'autre plus près qu'à une certaine distance.

L'hon. M. EMMERSON: Est-ce qu'il ne s'est pas agi de cela à propos de la construction des lignes?

M. LENNOX: Nous ne voulions pas accorder une charte pour permettre le parallélisme avec une ligne existante, à moins que ce ne soit à une certaine distance.

M. CONMEE: C'est-à-dire une ligne déjà construite.

M. LENNOX: Oui, mais le Parlement pense qu'il est préférable d'avoir une ligne de chemin de fer avec un trafic important que deux lignes qui luttent pour leur existence, chacune avec un faible trafic. C'est pourquoi il serait peu judicieux d'accorder une charte en vue d'établir une ligne parallèle à une autre ligne déjà en existence. Il serait absurde de s'attendre à ce que le ministre des Chemins de fer ou tout autre conseiller sérieux de la Couronne consente à sanctionner l'octroi d'une charte à une nouvelle compagnie, lui permettant de construire dans la zone qui a déjà été accordée à une autre compagnie. Nous ne le faisons pas et nous ne voudrions pas le faire.

Malgré ce qu'a dit l'honorable député de Rainy-River et de Thunder-Bay (M. Conmee) je n'hésite pas à affirmer qu'il ne peut pas trouver un cas où nous ayons accordé une charte pour desservir une région déjà traversée par une ligne qui n'a pas perdu ses droits. Le public doit payer les tarifs de transport des marchandises et la commission des chemins de fer établira ces tarifs en tenant compte du trafic. Si vous divisez le trafic pour deux et si vous le divisez encore par deux, établissant ainsi quatre lignes où il n'y a du trafic que pour une seule ligne, vous augmentez le fardeau du public et c'est folie de dire qu'en accordant une charte à une compagnie comme celle-là avec trois ou quatre tracés facultatifs, nous ne donnons pas toute la région, lorsque nous empêchons d'autres compagnies de venir s'établir tant que durera cette charte. La conséquence est que la compagnie qui a obtenu une charte, a un

droit qui peut être vendu sur le marché. La preuve en est que cela a été fait très souvent et que cela se fait encore. Nous n'avons pas d'opposition à présenter pour le renouvellement de la charte, mais nous nous refusons de l'accorder dans des conditions qui ne sont pas conformes aux intérêts du public.

M. TURRIFF: S'il existe une impression que le comité des chemins de fer refuse d'accorder des chartes parce que déjà, dans la même région, une autre charte a été accordée, je puis simplement dire que cette impression est erronée. Depuis cinq ans je n'ai jamais su qu'une charte avait été refusée par un chemin de fer parce qu'une autre charte avait déjà été accordée. Mais je peux déclarer à mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) que non seulement le comité des chemins de fer et la Chambre, mais aussi le département des Chemins de fer ont plusieurs fois approuvé des plans et autorisé les chemins de fer à être construits, parallèlement, l'un à l'autre, dans la même région. Vous n'avez qu'à examiner la carte de la région située à l'est de Winnipeg—je ne parle pas en ce moment de la partie est du Canada—et vous constaterez que des lignes de chemins de fer courent parallèlement à d'autres lignes, pendant des milles.

Dans ma circonscription électorale, à l'ouest de Saskatoon, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien ont leur deux lignes construites parallèlement à la distance d'un jet de pierre. À l'ouest d'Edmonton le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique courent parallèlement sur plus de 100 milles, et, en réalité, dans la même région. Dans ma propre circonscription les embranchements du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien suivent une voie parallèle sur une distance de près de 80 milles.

J'ai voté contre l'amendement de l'honorable député de Dauphin et je l'ai fait parce que c'est la première fois que cette compagnie s'adresse au Parlement pour demander une prolongation de délai. Mais vraiment ce n'est pas même demander une extension de délai, car dans sa requête elle demande une charte relative à deux ou trois autres embranchements qu'elle n'avait pas autrefois, de sorte qu'en l'envisageant sous une certaine face, c'est absolument une nouvelle requête. Nous avons de plus reçu l'assurance des représentants de la compagnie qu'ils étaient parfaitement en train d'obtenir le capital nécessaire à la construction de leur ligne dans le courant de l'année prochaine. Mais si cette condition était imposée cette année, elle leur empêcherait de se procurer le capital voulu et par conséquent d'entreprendre les travaux. Cette ligne est autorisée au milieu d'une quantité d'embranchements actuels du Nord-Canadien. Je ne sais pas ce qu'il en est dans ce cas-là, mais je sais que dans d'autres circonstances des compagnies de chemins de fer ont mis à exécution des pro-

M. H. LENNOX.