

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: On a donné les mêmes raisons ici.

L'honorable M. WATSON: J'ai été tout surpris de l'attitude de l'honorable sénateur. La ville de Brandon demande virtuellement par ce bill une charte. Si l'honorable sénateur regarde aux noms de ceux qui composent la compagnie, il trouvera qu'ils comprennent presque tous les marchands de gros de Brandon. Bien que ce ne soient pas des philanthropes, ils veulent tout de même construire ce chemin pour transporter leurs marchandises. Ils ne demandent pas de construire un chemin de fer depuis une gare existante jusque dans le milieu de la ville, mais un chemin de ceinture autour de la cité de Brandon pour raccorder le chemin de fer canadien du Pacifique, le Canadian-Northern et le Northern-Pacific. L'objet du chemin n'est pas de faire la distribution des marchandises mais d'aiguiller les wagons d'une voie de chemin de fer à une autre voie de chemin de fer. La distribution des marchandises dans Brandon est faite par la compagnie de transport de Winnipeg, qui fait le service pour tous les chemins de fer. Brandon devient de plus en plus un centre de commerce important. Quatre lignes principales de chemins de fer s'y rendent ainsi que plusieurs lignes locales, et sans ce chemin de ceinture elle ne peut faire passer les wagons d'une ligne à une autre. Une autre chose qui démontre la grande importance de ce chemin de fer de ceinture est le fait que l'honorable sénateur a lui-même mentionné, savoir que le chemin de fer canadien du Pacifique arrive au bas de la colline de Brandon et que le Canadian-Northern arrive au sommet, et les deux gares sont probablement à une distance de trois quarts de mille l'une de l'autre. Sans ce court embranchement, on est obligé de transporter les marchandises d'un chemin de fer à un autre, sur des camions traînés par des chevaux, mais avec ce chemin de ceinture les wagons de chemins de fer pourront passer d'une voie à une autre sans être déchargés. Si jamais un chemin doit recevoir l'approbation de cette Chambre c'est bien celui-ci.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur sait que la loi des chemins de fer donne pouvoir à ces compagnies de construire un chemin de fer d'un mille de longueur.

L'honorable M. WATSON: Cela prendrait beaucoup de temps et les marchands de Brandon voudraient avoir ce chemin tout de suite. Ce chemin de ceinture reliera ensemble tous les chemins de fer. De plus, je ne crois pas que le gouvernement provincial ait le pouvoir d'accorder de charte pour construire un chemin de ce genre. En face des explications très complètes qui ont été fournies devant le comité, je ne crois pas que cette Chambre devrait se rendre ridicule au point de refuser d'adopter ce bill.

L'honorable M. WILSON: Je crois que l'honorable sénateur de Belleville a soulevé une question très importante. Nous avons accordé des chartes locales à la douzaine. On admet généralement qu'en faisant cela nous avons péché. Si cela est vrai, il est temps de nous arrêter. Quel est ce chemin que l'on nous demande aujourd'hui d'autoriser? C'est un chemin urbain qu'un certain nombre de citoyens de Brandon veulent construire; un tramway autour de la ville de Brandon pour relier ensemble les trois chemins de fer mentionnés. Pourquoi les promoteurs de ce bill ne se sont-ils pas présentés devant la législature provinciale et ne lui ont-ils pas demandé une charte? Peut-on prétendre sérieusement que ce chemin n'est rien autre chose qu'un tramway à "trolley", et non pas un chemin d'utilité générale pour le Canada?

C'est un chemin pour le bénéfice des citoyens de Brandon. Un chemin entièrement local, ni plus ni moins; une œuvre locale dans toute l'acception du mot. Allons-nous continuer à toujours accorder des chartes de ce genre? Nous aurions dû combattre ce bill dès sa seconde lecture. Si on l'avait discuté comme on aurait dû le discuter à sa seconde lecture, je doute fort qu'il aurait jamais été renvoyé devant le comité des chemins de fer. Le bill primitif demandait un capital de \$200,000. Le comité des chemins de fer a réduit ce capital à \$50,000. Pourquoi? Faut-il ou ne faut-il pas plus de \$50,000 pour construire ce chemin?

L'honorable M. KERR (Toronto): Les explications qui ont été données au comité, et que le comité a acceptées étaient les suivantes: Que les citoyens de Brandon voulant construire ce chemin, ne pouvaient en vendre les actions qu'au rabais, tandis qu'ils pourraient emprunter à bien meilleur mar-