

BILLS DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

M. R. L. Borden—Il est impossible que le ministre puisse mettre à exécution les désirs du comité des chemins de fer, puisqu'il n'en reste plus trace une fois la Chambre prorogée—1653; à moins que ces vues ne figurent dans le statut, le ministre ne peut être considéré comme l'exécuteur des desseins du comité des chemins de fer—1653; le Conseil privé n'a plus de pouvoirs judiciaires—1653; le pouvoir que demande le ministre dans cette clause devrait incomber à la commission—1653; le ministre sera fatalement exposé à subir les influences politiques—1654.

Hon. M. Fitzpatrick—L'attribution du ministre des Chemins de fer est plutôt politique que judiciaire—1654; le ministre veille à l'exécution des instructions du Parlement relativement au tracé de la ligne—1654; lorsque le ministre a donné sa sanction à la carte, la question passe de la direction politique du ministre à l'autorité judiciaire de la commission—1654; texte de l'article 122 de la loi des chemins de fer—1655; l'objet de l'amendement est d'autoriser le ministre à faire ce que l'application pratique de la loi l'a forcé de faire—1655; quand le ministre approuve la carte du tracé, il ne peut plus y être fait de modification essentielle—1656; mais c'est aux commissaires de déterminer les détails de construction—1656;

M. R. L. Borden—Il n'y a pas d'opposition à l'amendement pourvu que le ministre puisse convenablement et légitimement exercer ce pouvoir—1657; insiste pour que la commission ait le soin de se prononcer sur le tracé en dehors de toute influence politique—1658.

Hon. M. Foster—Il est impossible que le ministre en rendant sa décision ne soit pas entraîné à céder aux considérations politiques—1659.

Hon. M. Fitzpatrick—La loi des chemins de fer veut que le ministre exerce une juridiction politique en ce sens qu'il en doit compte au Parlement—1660.

Sir W. Laurier—Cette question a été discutée lors de la refonte de la loi des chemins de fer—1662; il a été alors décidé que les pouvoirs maintenant en discussion appartiendraient au ministre des Chemins de fer—1663; la clause en question tend seulement à perfectionner le texte de la loi—1663; on a accordé au ministre le droit de surveillance comme protecteur du public qui est aussi intéressé que la compagnie à la valeur du tracé—1663; le chef de l'opposition voudrait écarter la loi passée, il y a trois ans, et remettre cette surveillance à la commission—1664; si on donnait ces pouvoirs à la commission, il n'y aurait plus moyen d'interjeter appel—1664; le ministre est plus à même de comprendre la portée de l'opinion publique qui se prononce pour un tracé, et la crainte de la censure du Parlement l'oblige à se conformer à l'intérêt public—1665; il n'y a rien qui se soit produit pour infirmer la décision en 1903 de confier le pouvoir d'approuver le tracé au ministre et non à la commission—1665.

BILLS DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

M. Maclean—Il importe que le public puisse se faire entendre pour la détermination du tracé—1666; il est à propos que le ministre ait un pouvoir discrétionnaire—1666; la responsabilité ministérielle est la base de notre politique—1666.

Sir W. Laurier—Le ministre serait certainement enchanté de se décharger des cas que comporta l'approbation des cartes de tracé—1666; il n'est pas sage de se départir de la politique adoptée en 1903; le public et la compagnie auront toujours plus de satisfaction du ministre décidant sous sa responsabilité ministérielle—1667.

M. S. Hughes—Dans le cas de la station de Battleford sur le Canadian-Northern, si le ministre eût été investi du pouvoir discrétionnaire, les parties intéressées n'auraient pas été traitées avec autant de justice que par la commission—1667.

Hon. M. Fitzpatrick—Si une injustice est commise, il y a toujours appel effectif à la commission—1667; actuellement, le ministre continue à exercer les pouvoirs que lui conférerait l'ancienne loi et la commission exerce ceux de l'ancien comité des chemins de fer du Conseil privé—1668.

M. R. L. Borden—Nous avons l'anomalie d'un ministre responsable au peuple dont les décisions peuvent être infirmées par une commission non responsable—1669.

Hon. M. Fitzpatrick—Mais il y a toujours appel des décisions de la commission au Gouverneur général en conseil—1669.

M. Lennox—On devrait insérer dans la loi une disposition forçant une compagnie de chemin de fer sollicitant une charte de définir exactement ce qu'elle entend faire et la restreignant strictement aux conditions posées par le Parlement—1671.

Hon. M. Emmerson—Dit qu'il reçoit tous les jours des propositions d'amendement à son bill qui pourraient être soumises au comité spécial chargé d'examiner la clause ayant trait aux téléphones—1673; le ministre des Chemins de fer a le pouvoir, en tout temps, d'exiger de quiconque demande l'approbation d'un plan de tracé, de faire produire comme renseignements requis par le ministère le plan ou copie du plan dont le comité des chemins de fer s'est servi—1674.

M. Lennox—Demande que l'original de ce plan soit déposé au ministère—1674.

Art. 4 et 5 réservés—1674.

Art. 6—(pourvoyant à l'expropriation pour accroître les facilités)—1675.

Hon. M. Emmerson—Lorsque la compagnie de chemin de fer aura à déterminer un chemin public ou à substituer un chemin public à un autre, elle pourra exproprier le terrain nécessaire lorsque cette diversion ou cette substitution aura été ordonnée par la commission—1676.

Art. 7—(ordonnant le paiement à la cour au lieu des banques des sommes provenant de litiges)—1677.

Hon. M. Fitzpatrick—Les paiements seront faits à la cour au crédit des parties en cause et seront sous la juridiction du juge qui émet le mandat—1678.