

est destinée à placer sous la juridiction de ce parlement une entreprise qui appartient évidemment au ressort de la législature provinciale, soit soumise à un comité spéciale de la Chambre, afin de se renseigner parfaitement sur les faits de la cause, ou de soumettre la question à la décision d'un tribunal quelconque.

Il existe naturellement plusieurs cas dans lesquels le parlement serait, lui-même, le meilleur juge. Le comité des chemins de fer ou celui des bills d'intérêt particulier serait probablement le meilleur tribunal à qui l'on pourrait confier le soin d'entendre ces causes. Les promoteurs de ces projets de loi devraient être placés dans la même position que les promoteurs de semblables mesures en Angleterre. Si je comprends bien la pratique suivie dans ce dernier pays, c'est virtuellement une enquête judiciaire que l'on fait et un jugement que l'on rend sur d'importantes questions de faits contenues dans le préambule du bill. On y est beaucoup plus sévère à ce sujet que nous le sommes, et en autant que cette question particulière y est concernée, il serait à désirer qu'à l'avenir nous adopterions une certaine règle concernant les propositions de loi de cette nature.

J'ai cru qu'il était à propos—et cette honorable Chambre partagera, j'ose le croire, mon avis—de citer ces deux extraits de discours prononcés par deux hommes pouvant parler au nom des deux partis politiques de la Chambre des communes, et ce qu'ils ont dit exprime l'opinion presque unanime de l'autre Chambre. J'ai voulu attirer particulièrement l'attention du Sénat et du pays sur leurs remarques. L'opinion qui prévaut dans la Chambre des communes sur cette question et l'attitude déjà prise par le Sénat sur cette même question démontrent donc que les deux Chambres du parlement ont constaté les abus auxquels a donné lieu, dans le passé, l'application de l'article 306 de l'acte des chemins de fer de 1888. Les deux partis dans la Chambre des communes sont d'accord sur ce point. Plusieurs autres membres de la Chambre des communes ont pris la même attitude que les deux chefs que j'ai cités, et je pourrais vous lire leurs discours. Tous ont exprimé l'opinion que nous devrions faire cesser cette pratique que je discute présentement. Or, s'il faut mettre fin à cette pratique, c'est maintenant le temps de le faire, et ne pas adopter, sous leur forme actuelle, les articles 5, 6 et 7 du présent bill. Quel serait l'effet de ces articles? Prenons d'abord l'article 5 que j'ai déjà lu. Cet article dit :

Et pour plus de certitude, mais non pas de façon à restreindre le caractère de généralité des termes ci-dessus, toutes dispositions relatives aux croisements et raccordements de chemin de fer, aux croisements de grandes routes, aux transports d'entiers parcours, aux infractions, aux peines et aux statistiques, s'appli-

quent à toutes les personnes, compagnies et chemins de fer, soit que, d'ailleurs, ils relèvent du parlement ou non.

Cet article s'applique donc à toutes les questions de croisements de chemins de fer, à toutes les questions de raccordements, à toutes les questions de croisements de grandes routes, à toutes les questions de trafic d'entiers parcours, aux infractions, peines et statistiques comme étant des matières du ressort fédéral—qu'elles le soient ou non en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. C'est se donner une juridiction dont la légitimité ne saurait être soutenue sérieusement. J'admets que, si une entreprise est déclarée par ce parlement être à l'avantage général du Canada, cette déclaration est décisive; mais il est nécessaire que cette déclaration soit faite, et jusqu'à ce qu'elle soit faite, tout ce qui tombe sous la juridiction exclusive de la législature provinciale, ne peut faire partie des matières qui sont du ressort fédéral. Puis nous avons dans l'article 6 la disposition suivante :

6. Sauf les dispositions de l'article 7 du présent acte, tout chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par acte spécial de la législature d'une des provinces, et qui se relie présentement ou se reliera plus tard à un chemin de fer, ou qui croisera un chemin de fer, qui lors de ce raccordement, relève de l'autorité législative du parlement du Canada, est par le présent déclaré être une entreprise d'intérêt général pour le Canada.

Le rédacteur de cet article a évidemment remarqué que la juridiction assumée en vertu de l'article 5 du présent bill, ne pouvait être soutenue, et que pour conférer une juridiction au parlement fédéral, il était nécessaire de déclarer que les croisements et raccordements étaient des entreprises d'un intérêt général. C'est pourquoi cette déclaration est faite dans l'article 6. Enfin, nous avons dans l'article 7 cette déclaration que j'adopte dans l'amendement que j'ai soumis à cette honorable Chambre. Cet article dit :

7. Les chemins de fer urbains et tramways, tout en étant par le présent expressément assujétis à celles des dispositions du présent acte qui sont mentionnées à l'article 5—

C'est-à-dire, les croisements et raccordements.

—ne seront pas, pour la seule raison qu'ils croiseront quelque ligne de chemins de fer comme celles mentionnées en l'article 6, ou s'y raccorderont, censés ou considérés être des travaux à l'avantage général du Canada, ni être assujétis à aucune autre des dispositions du présent acte; à moins que ces chemins de fer ou tram-