

est valide et en vigueur, et qu'en vertu de ses dispositions le commissaire des chemins de fer du Manitoba est autorisé à construire ce chemin de fer nommé "Portage Extension of the Red River Valley Railway", qui croisera le chemin de fer Canadien du Pacifique—pourvu que cette construction ait été préalablement approuvée par le comité des chemins de fer du Conseil privé, et que ce dernier ait donné ses instructions relativement aux matières mentionnées dans les articles 174, 175 et 176 du dit acte des chemins de fer.

Nous avons donc l'opinion unanime des membres de la cour Suprême concernant l'effet de l'article 306 de l'Acte des chemins de fer de 1888, qui déclare que la législature du Manitoba est autorisée à considérer un chemin de fer de cette province comme entreprise d'une nature provinciale, nonobstant le fait que ce chemin devait croiser ou se raccorder au chemin de fer Canadien du Pacifique, ou tout autre chemin de fer construit sous l'autorité législative du parlement du Canada, ou tout chemin de fer mentionné dans l'article 306 de l'Acte des chemins de fer de 1888. Quelle serait la conséquence si un plein effet était donné au principe consacré dans cet article? Je citerai un exemple. La province d'Ontario construit actuellement un chemin de fer s'étendant au lac Témiscamingue. Ce chemin croisera, ou se raccordera certainement à quelques chemins de fer mentionnés dans l'article 306. Or, si le principe incorporé dans cet article est appliqué rigoureusement à ce chemin provincial, la conséquence sera que le législateur d'Ontario n'aura plus aucune juridiction sur cette entreprise locale. Il me semble que cet exemple fait bien ressortir le grand abus de pouvoir qui a été commis en adoptant l'article 306. Pour ma part, je suis heureux de dire que l'attention que cette honorable Chambre a donnée à cette très importante question—et cela lui fait honneur—a produit un bon effet. Les membres de la Chambre des communes ont suivi l'exemple donné par nous. On se rappellera que le comité des chemins de fer du Sénat a commencé une enquête sur cette très importante question dès le 24 juin dernier. Un sous-comité fut nommé par le comité des chemins de fer. Ce sous-comité reçut pour instruction d'étudier la présente question, et d'aviser aux meilleurs moyens de la résoudre.

Je désire maintenant attirer l'attention sur quelques remarques faites dernièrement sur ce sujet par l'honorable directeur général—

Hon. M. BEIQUÉ.

ral des Postes et l'honorable chef de la gauche dans la Chambre des communes. C'était à l'occasion de la troisième lecture du bill relatif au chemin de fer de Toronto et d'Hamilton. On peut trouver ces remarques à la colonne 9728 du compte rendu des débats des communes. Voici ces remarques :

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois me rappeler qu'il y a au moins vingt ans passés que l'on abuse ainsi des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; et d'année en année, depuis ce temps, des mesures ont été adoptées par ce parlement qui auraient dû être laissées aux législatures provinciales. On arrivait à ce résultat en décrétant ces projets d'utilité fédérale, quand, en réalité, ils ne l'étaient pas. J'ai plus d'une fois protesté contre cet abus dans le passé. J'ai aussi protesté, comme viennent de le faire l'honorable député d'Hamilton et d'autres membres de cette Chambre dans le cas actuel. Il est bon que l'on ait rappelé au parlement l'illégalité dont il se rend coupable en favorisant ce genre de législation. Il est bon que cette mesure ait été discutée à fond devant le comité des chemins de fer, car cela nous fera comprendre comment devront être traités à l'avenir des demandes de même nature. Je ne voudrais pas poser de règle absolue, mais tout ce que je puis dire, c'est que si j'avais à définir la politique et la pratique que le comité des chemins de fer devrait suivre sur une question de cette nature, je dirais que si nous voulons donner une interprétation équitable à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous devons commencer par supposer que toute entreprise située dans les limites d'une province est censée *prima facie* rentrer dans la juridiction de cette province, laissant à ceux qui cherchent à obtenir cette législation le soin de démontrer que l'entreprise est du ressort du parlement fédéral. A moins qu'ils ne réussissent à démontrer bien clairement ce point, le comité devrait réserver sa décision et refuser d'accorder une charte fédérale à une entreprise qui n'est pas sous sa juridiction. Cette discussion n'aura pas été inutile, si elle peut faire comprendre aux députés le danger qu'il y a de continuer cette pratique qui existe depuis longtemps. Comme on l'a fait remarquer où vous arrêterez-vous, si vous devez déclarer, sans prendre la peine de réfléchir ou de vous informer, que n'importe quel ouvrage sur un coin reculé de ce vaste Dominion, est une entreprise d'intérêt général au Canada, le soustrayant ainsi à la juridiction de la législation provinciale ou locale qui devrait s'en occuper. Bien que la proposition actuelle mérite d'être votée, j'ose dire qu'il s'écoulera plusieurs années avant que ce parlement soit appelé à adopter une mesure de cette nature.

Puis le chef de l'opposition, M. Borden, dit :

M. R. L. BORDEN : Il ne peut y avoir de doute que l'on a donné aux dispositions de cet article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord une interprétation beaucoup plus large que celle qu'elle était primitivement appelée à avoir. On s'en est servi dans mainte et mainte circonstance en ayant recours à une déclaration qui était devenue plutôt une question de formalité qu'autre chose, et je suis porté à croire qu'il serait probablement de bonne politique de la part du parlement, à l'avenir, d'insister pour que toute proposition de loi de cette nature, qui