

des installations de tête de ligne, gares ou terrains de gares de toute autre compagnie de chemin de fer, en totalité ou en partie, et avoir et exercer pleins droits et pouvoir de faire circuler ses trains sur toute partie ou toutes parties de chemin de fer de toute autre compagnie, sauf toujours l'approbation préalable de la commission et toute ordonnance et instruction que peut rendre ou donner la commission au sujet de l'exercice de la jouissance ou de la restriction de ces pouvoirs ou privilèges".

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose maintenant un nouvel article ainsi conçu :

Quant un embranchement de chemin de fer réunit ou relie la ou les lignes de ce chemin de fer à un autre, la commission peut, à la demande d'une des compagnies ou d'un conseil municipal ou autre corps public, ordonner que la compagnie de chemin de fer qui a construit cet embranchement fournisse toutes les facilités raisonnables et qu'il convient pour l'échange au moyen dudit embranchement, des transports de marchandises et des bestiaux sur pied, ainsi que des wagons vides qui ont servi à ces transports, entre les lignes dudit chemin de fer et celles du chemin de fer auquel ledit embranchement est ainsi relié; dans une direction et dans l'autre, et aussi entre les lignes dudit chemin de fer en premier lieu mentionné et celles d'autres chemins de fer reliés avec les lignes du chemin de fer en premier lieu mentionné, et toutes les voies de garage et gares d'évitement employées par le chemin de fer en premier lieu mentionné pour le chargement et le déchargement de wagons, et qui sont possédées ou administrées par la compagnie qui possède ou administre le chemin de fer en premier lieu mentionné, ou reliés aux lignes de ce dernier, ainsi que toutes autres voies de garage ou gares d'évitement qu'à toute époque ordonne la commission, et la commission peut dans et par cette ordonnance ou par d'autres ordonnances, à toutes époques, déterminer à titre de question de fait, et prescrire le prix par wagon que doit exiger la compagnie qui possède ou administre le chemin de fer en premier lieu mentionné et qui doit être payé à cette compagnie pour ces transports.

2. Le présent article s'applique, que le point de raccordement soit ou non dans la même cité, la même ville, ou le même village que le point d'expédition ou de livraison, ou en soit si rapproché que les taux des transports à destination ou à partir de ces points sont les mêmes.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer cet article?

M. HYMAN : Je crois que cet article a pour but de régler une difficulté qui s'est présentée dans la ville de London, Ont., bien que son application puisse être générale. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont été reliés au moyen d'un chemin de ceinture. Ce raccordement avait été ordonné par la commission et avait été construit par une des compagnies. La difficulté est ensuite survenue quant à l'exploitation du chemin de ceinture, en utilisant les voies de garage et autres de l'autre compagnie. L'acte n'a prévu que la construction du raccordement et dans l'opinion de la commission, cette dernière n'est pas autorisée à fixer les taux et à décider de quelle manière

M. EMMERSON.

re les voies de garage d'une compagnie pourront être utilisées par l'autre.

M. W. F. MACLEAN : Permettez-moi de citer un cas pour voir s'il est prévu par cet amendement. Ce n'est pas la première fois que des cas comme celui-ci me sont signalés. Un cultivateur qui réside à dix milles de Toronto est le consignataire de deux wagons de marchandises qui lui ont été amenés d'une distance de 100 milles, sur la ligne du Grand-Tronc. Il désire que les deux wagons soient aiguillés sur la ligne du Pacifique à 7 ou 8 milles en dehors de la ville. Pour aiguiller un wagon, le Pacifique-Canadien demande la moitié de ce que l'autre compagnie exige pour un trajet de 100 milles. Comment le présent amendement s'appliquerait-il à un cas de cette nature? Il devrait y avoir une disposition quelconque pour obliger une compagnie de permettre à une autre de faire les aiguillages et les raccordements nécessaires. Et cela ne devrait comprendre qu'un seul trajet.

M. HYMAN : Je crois que cet amendement réglerait absolument le cas que vient de citer l'honorable député. Il donne d'abord le droit de faire le raccordement. Il stipule ensuite que le prix sera payé par la compagnie mentionnée en premier lieu, pour les fins de ce trafic, c'est-à-dire la compagnie qui aura été la dernière à faire circuler le wagon. (Le nouvel article 21 est adopté.)

M. EMMERSON : L'article 229 de la loi des chemins de fer est ainsi conçu :

Lorsqu'un chemin de fer croise une voie publique au niveau des rails, ni la compagnie, ni ses officiers, agents ou employés, ne permettront volontairement qu'aucune locomotive, tender, voiture ou wagon, reste, en totalité ou en partie, sur aucune partie de cette voie publique, pendant plus de cinq minutes consécutives, ni que les manœuvres mettent obstacle à la circulation du public pendant plus de cinq minutes à la fois.

Je propose d'ajouter à la fin de cet article:

Ou gêne cette circulation inutilement dans l'opinion de la commission.

Cela donne plus de recours aux personnes lésées.

M. SPROULE : La commission pourrait-elle accorder plus de cinq minutes?

M. EMMERSON : Si cela ne gênait pas la circulation.

M. R. L. BORDEN : Le but de l'amendement est clair. Bien que la compagnie n'ait pas outrepassé les cinq minutes que lui accorde la loi, elle peut gêner inutilement le trafic et la commission aura le pouvoir de prévenir cet état de choses.

M. EMMERSON : C'est la municipalité de Chatham qui demande cet amendement.

M. LANCASTER : Il ne concorde guère avec le reste de l'article qui est une défense formelle de faire certaines choses.