

des obligations, et la seconde est un bill de même nature entre les mains de M. Hall, l'honorable député de Sherbrooke. On me dit qu'ils sont très importants au point de vue commercial. En réponse, je demanderai à la Chambre de permettre qu'ils soient classés parmi les mesures du gouvernement.

M. MILLS : Mon attention a été appelée par l'un des magistrats de police du comté, sur la décision de M. le juge O'Connor, dans laquelle il nie au magistrat d'un comté le droit de connaître des violations de l'Acte de Tempérance du Canada dans les villes ou villages qui n'ont pas de magistrats de police, et insiste sur le fait qu'avant que cette loi puisse être mise en vigueur il est nécessaire que les nominations nécessaires soient faites par ces villes. Ceci annule l'acte dans une grande mesure. Mon attention a été appelée sur cette question et l'on m'a demandé d'appeler là-dessus l'attention du gouvernement afin qu'il puisse prendre les mesures qui pourraient être nécessaires pour mettre l'acte en vigueur.

Sir JOHN A. MACDONALD : Nul doute que le ministre de la justice ne prenne la chose en considération. Je n'en avais pas encore entendu parler. Je propose que la Chambre s'ajourne maintenant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle besogne avons-nous pour demain ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Les bills d'abord, puis les estimations. Il est entendu que nous siégeons d'une heure à six heures.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à deux heures a. m. (samedi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 18 juin 1887.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRES :

REGLEMENTS RELATIFS AUX BILLS PRIVÉS

Sir HECTOR LANGEVIN : Le comité spécial nommé pour aider M. l'Orateur à reviser les règlements se rapportant aux bills privés en tant qu'ils se rapportent à la constitution légale et à l'amendement d'actes constituant en corporation des compagnies de chemins de fer, a fait un rapport soumettant le projet de règles additionnelles et un modèle de bill ; et le rapport a été publié. Le comité spécial ainsi que le comité des chemins de fer ont été unanimes et le rapport est conforme aux désirs du comité des chemins de fer. Il est recommandé qu'il y ait un modèle de bill composé de tous les articles qui se trouvent dans tous les bills qui sont adoptés par le comité des chemins de fer, et ce seront les articles permanents du bill. Cela épargnera beaucoup d'embarras aux membres du comité et rendra uniforme notre législation sur les chemins de fer. Les pétitionnaires rempliront les blancs des formules donnant les noms de ceux qui devront être constitués en compagnie, le capital qui sera requis, le temps et le lieu où les réunions des actionnaires devront avoir lieu, le nombre de parts nécessaires pour donner le droit d'être élu directeur, le montant des obligations qui devront être émises par mille de parcours, ce qui dépend de la longueur et du coût du chemin, le délai qui sera accordé pour le commencement des travaux et le délai sous lequel le chemin devra être achevé. Puis nous avons recommandé les trois règles que je vais lire :

Tous bills privés pour chartes ou pour modification de chartes de compagnies de chemins de fer sont rédigés conformément au modèle de bill adopté par la Chambre le 17 juin 1887, dont copie peut être obtenue du

greffier de la Chambre ; les dispositions contenues dans un bill quelconque qui ne seront pas conformes au modèle susdit, seront insérées entre parenthèses, et après avoir été révisés par l'officier compétent, elles seront imprimées ainsi ;—

De sorte que l'officier du comité des chemins de fer sera toujours obligé d'examiner les bills avant qu'ils soient soumis au comité et de certifier qu'ils sont conformes à la règle.

les bills qui ne seront pas rédigés en conformité de cette règle seront renvoyés aux promoteurs pour être corrigés avant leur révision et impression ; et toutes clauses d'actes existants que l'on proposera de modifier, seront imprimées en entier, avec les amendements insérés en leur lieu et place, et entre parenthèse, —

Nous avons constaté que certains promoteurs de bills préparent des amendements à un long article de l'acte des chemins de fer en rayant un mot, par exemple, de sorte qu'on ne peut pas dire quelles sont les dispositions du bill à moins de l'avoir devant soi. En conséquence nous avons pourvu à ce que l'article que l'on veut faire adopter et l'article que l'on veut amender soient l'un et l'autre imprimés en entier.

et toutes dispositions exceptionnelles que l'on proposera d'insérer dans un bill quelconque, seront imprimées dans l'avis publié.

Nous constatons de plus que des promoteurs de bills, après avoir donné un avis général, demandent parfois des pouvoirs spéciaux qui leur sont refusés, et ceci leur cause des déceptions et retarde leur entreprise, mais nous devons considérer l'intérêt du public avant les intérêts des particuliers, de sorte que nous proposons comme seconde règle :

Nul bill pour la constitution légale d'une compagnie de chemin de fer ou pour changer le tracé d'une compagnie de chemin de fer déjà constituée ne sera pris en considération par le comité des chemins de fer à moins qu'il n'ait été donné au comité, au moins une semaine avant la prise en considération du bill, une carte ou plan à l'échelle de pas moins d'un demi-pouce au mille, indiquant le territoire sur lequel l'on se propose de construire les travaux projetés, ainsi que les lignes de travaux analogues existants ou autorisés, dans les limites du district, ou partie du district que la ligne projetée doit desservir, ou affectant le dit district en aucune manière ; cette carte ou plan devra être signé par l'ingénieur ou toute autre personne qui l'aura fait ;—

Nous constatons fréquemment qu'on demande des bills pour des lignes devant nuire à d'autres lignes ou qui occupent le même terrain, de sorte que nous nous proposons d'exiger des promoteurs d'un bill de nous soumettre un plan indiquant le tracé proposé de leur ligne et la direction de la ligne devra être définie avant que le bill soit soumis au comité.

Aussi, un exhibit faisant connaître le montant total du capital que l'on se propose de prélever pour les fins de l'entreprise, et la manière dont on se propose de le prélever, soit au moyen d'actions ordinaires, obligations, débetures ou autres garanties, et le montant respectif de chacune.

De cette façon nous espérons empêcher les simulacres de compagnies d'être constituées légalement—des compagnies qui n'ont pas l'intention de construire le chemin de fer qu'elles font semblant de promouvoir, mais qui veulent tout simplement obtenir une charte afin de la vendre plus tard. Ceci sera évité si nous exigeons d'elles qu'elles nous indiquent quels sont leurs moyens et qu'elles sont les perspectives de la construction du chemin. De cette manière je crois que nous rendrons service en même temps au pays et au comité et à la Chambre. La dernière règle est celle-ci :

Avant qu'aucun bill puisse être pris en considération par le comité auquel il aura été renvoyé, un rapport devra d'abord être soumis à ce comité par l'examineur déclarant qu'il a examiné le bill et qu'il a annoté en marge de chaque colonne toute déviation des prescriptions contenues dans le modèle du bill ; et afin d'assurer l'uniformité, l'examineur revisera et certifiera chaque bill privé passé par les comités et les rapports sur ces bills, avant qu'ils ne soient présentés à la Chambre.

Je propose donc, appuyé par M. Edgar, que le rapport du comité soit adopté et que les dites résolutions deviennent des ordres permanents de cette Chambre.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suggérerais que bien que le but qu'on se propose d'atteindre soit très désirable et très important, le rapport devrait être entre les mains des