

d'Etat. Mon honorable ami doit avoir modifié radicalement son opinion depuis son vote d'hier soir. La Chambre sait qu'il a voté contre la motion de mon honorable ami, le sénateur de De Salaberry.

L'honorable M. SCOTT : Bien que je représente le gouvernement, les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas supposer que je sois en communion d'idées avec le gouvernement sur tous les changements que l'on a fait subir ici au présent bill. Lorsque ce bill retournera à la Chambre des communes, les membres du gouvernement qui siègent dans cette Chambre pourront prendre à l'égard de ces changements une attitude toute autre que celle que j'ai prise. Naturellement, le Sénat a le pouvoir de modifier ce bill. De mon côté, je suis obligé de commenter les changements proposés et exprimer à l'improviste mes propres opinions. Je reconnais très volontiers la force des observations faites par l'honorable leader de la gauche, et je dois avouer que, lorsque j'ai entendu lire, la première fois, l'amendement, j'ai cru qu'il s'appliquait à tous les chemins de fer provinciaux. J'ai mentionné particulièrement, comme étant un exemple frappant, le chemin de fer du lac Témiscamingue ; mais j'avais dans l'esprit tous les chemins de fer provinciaux, parce que ces chemins ont de très faibles recettes. Le trafic des grandes lignes, de mille milles d'étendue peut-être, qui passe sur des sections de lignes locales, de dix à douze milles de longueur, n'est pas un grand avantage pour ces lignes locales. La part des péages qu'elles perçoivent est trop faible pour maintenir ces chemins locaux. C'est pourquoi les propriétaires de ces lignes devraient être libres de donner ou refuser leur acquiescement à la proposition qui leur sera faite d'être placées sous l'autorité des dispositions du présent bill, relatives au trafic d'entier parcours. Je n'exprime présentement que ma propre opinion ; mais je suis disposé à accepter le présent amendement à titre de compagnies. Comme la Chambre le sait, ma première proposition était que les chemins de fer provinciaux ne devaient être soumis à l'application du présent bill que pour ce qui concerne leurs croisements et raccordements. Puis, j'ai consenti à quelque chose de plus en acceptant le présent amendement. Naturellement, toute

Hon. M. LOUGHEED.

la question est soumise au bon plaisir de la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, s'oppose-t-il maintenant à ce que les chemins de fer provinciaux, ou relevant de l'autorité législative provinciale, tombent sous l'application du présent bill pour ce qui concerne le trafic d'entier parcours ? Mon honorable ami a-t-il réellement pris cette attitude ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : L'amendement que mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, désire faire accepter par cette Chambre, contient cependant, cette disposition, que, pour ce qui concerne le trafic d'entier parcours, ces chemins se trouveront soumis à l'application du présent bill.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de Marshfield n'a pas vu, probablement, le changement que l'honorable sénateur de De Salaberry a fait subir à son amendement. En vertu de ce changement tout gouvernement provincial sera libre de consentir ou de ne pas consentir à ce que le chemin relevant de son autorité tombe sous la juridiction de la commission.

L'honorable M. BEIQUÉ : Afin de sauver du temps, je n'ajouterai rien à ce que j'ai dit, hier, à l'appui de ma proposition générale ; mais la Chambre voudra bien me permettre, je l'espère, de faire quelques observations au sujet des quelques mots que j'ai ajoutés à mon amendement. Est-il sérieusement prétendu que le trafic d'entier parcours ne doit pas exister en Canada ? C'est bien là, en effet, le sens de la prétention émise, puisque, si l'on veut que le trafic d'entier parcours soit restreint à certaines classes de chemins de fer, c'est assurément détruire ce trafic. Le transport d'entier parcours est essentiellement une affaire de commerce et l'une des principales branches de commerce. Il me semble qu'il doit être régi par le parlement fédéral ; mais de ce qu'un chemin de fer relevant du parlement fédéral se raccorde avec un chemin de fer provincial, s'ensuit-il que ce raccordement soit exclusivement destiné au trafic d'entier parcours ? Je m'adresse particulièrement aux honorables sénateurs de Belleville, de Marshfield et de Calgary. Sont-ils réellement d'avis que le trafic d'entier parcours ne doive être fait que