

à la Chambre de bien vouloir adopter ces amendements. Il y a longtemps que ce bill est devant la Chambre et si après avoir voté celui-ci, nous voulons à une prochaine session fermer la porte à tout bill de ce genre, décidons-nous au commencement de la session afin que l'on ne puisse pas nous accuser de faire des distinctions ou d'accorder des préférences ; mais ne permettons pas que l'on puisse dire que le Sénat a refusé à la ville de Brandon ou à la province du Manitoba ce qu'il avait accordé à d'autres villes ou à d'autres provinces.

L'honorable M. JONES : Chaque fois que l'on a présenté des bills de chemins de fer devant la Chambre et devant le comité, je crois que j'ai été au nombre de ceux qui ont demandé de rejeter les bills qui étaient d'un caractère purement provincial, à moins qu'on ne veuille que toute législation de chemin de fer passe par le parlement fédéral.

L'honorable sénateur qui a fait cette motion et l'honorable sénateur de Montréal ont parlé dans le même sens. Mais, malgré cela le comité des chemins de fer a, pendant ces deux ou trois derniers jours, adopté un ou deux bills et, si je ne me trompe pas, le Sénat a lui-même adopté, depuis une semaine, des bills qui sont aussi clairement provinciaux que celui-ci. La province d'Ontario a adopté une législation de chemin de fer qu'aucune autre province n'a songé à adopter encore, autant que je puis voir. Elle a créé une commission autorisée à réglementer l'administration des chemins de fer provinciaux. Je ne crois pas que la province du Manitoba ait de lois semblables. Je ne crois pas qu'elle possède aucune institution autorisée à régler les différends qui pourraient s'élever entre ce chemin de Brandon et les autres auxquels il se raccorderait. A mon avis, le Sénat ne peut que difficilement rejeter un bill de cette nature, parce qu'il n'aurait que sept ou huit milles de longueur, et en adopter un autre qui est tout aussi évidemment un chemin de fer provincial dans toute la signification du mot, et même davantage, parce que ce chemin aura vingt ou trente milles de longueur. La longueur ne change rien à la question.

Le bill qu'on nous demande de voter est très important pour la ville de Brandon. Il a aussi une certaine importance pour la province du Manitoba. C'est une nécessité

pour un centre de chemins de fer comme Brandon où, comme on l'a déjà dit, le chemin de fer canadien du Pacifique arrive avec trois embranchements, le Canadian-Northern avec deux embranchements, l'un venant du nord et l'autre du sud, le Northern-Pacific autrefois, outre un embranchement venant de l'est et du nord; il y a aussi le réseau des chemins de fer de M. Hill qui sera rendu à Brandon cette année, et dont le terrassement est à peu près terminé; le Grand-Tronc-Pacifique demande aussi la permission de construire un embranchement jusqu'à Brandon. Brandon est construit sur le versant d'une colline où il serait impossible de faire des raccords avec tous ces chemins de fer sans un chemin de ceinture comme celui-ci, qui fera le transport des marchandises entre les différents chemins en passant sur les confins de la ville.

Si ce n'était pas des difficultés topographiques, un mille ou deux de chemin de fer au plus suffirait pour relier toutes les lignes. Telles que les choses sont présentement, elles sont la cause de retards considérables, et d'une grande perte de temps. De nouvelles industries s'établissent en grand nombre à Brandon et le besoin d'un raccordement de ce genre entre les différents chemins de fer se fait sentir, et devient de plus en plus pressant. Je connais par expérience les grandes difficultés qu'il y a d'expédier des marchandises à Brandon, et il est très désirable que l'on y établisse des moyens de distribution. Je sais qu'on a construit, depuis que cette législation a été demandée, un entrepôt considérable. On l'a construit, il est vrai, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, parce que c'est ce chemin qui sans doute transportera le plus de marchandises, mais on n'aurait pas construit un entrepôt aussi grand à cet endroit si l'on n'avait pas cru que le raccordement entre les différentes routes de chemins de fer pourrait se faire, et conséquemment la situation, tant au point de vue provincial qu'au point de vue municipal, est telle que cette Chambre ne devrait pas saisir l'occasion de ce bill pour tirer la ligne de démarcation entre la législation provinciale et la législation fédérale, entre les droits provinciaux et les droits fédéraux qu'elle voudrait tirer. Dans ce cas-là nous serions obligés, si nous voulons être conséquents avec nous-mêmes, de révoquer plusieurs bills que nous