

le chemin de fer local reste sous l'autorité législative de la province qui l'a autorisé, mais que pour ce qui concerne les croisements, cette matière relève de l'autorité fédérale.

L'honorable M. LOUGHEED : La cour Suprême n'a pas soustrait le chemin de fer provincial à l'autorité du comité des chemins de fer du Conseil privé.

L'honorable M. BEIQUE : Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je n'ai pas entendu l'argumentation de l'honorable préopinant. Je voudrais savoir si l'amendement qu'il a proposé aura pour effet de soustraire à la juridiction de la commission les taux d'entier parcours quand il y aura raccordement avec le chemin de fer du gouvernement d'Ontario, auquel il a fait allusion. La raison pour laquelle je pose cette question, provient des remarques faites par l'honorable secrétaire d'Etat. D'après ce que j'ai compris, ce dernier a dit qu'il ne voyait pas d'objection à restreindre la juridiction de la commission aux questions de raccordement et de croisement, et qu'il serait injuste de permettre à la commission d'exercer un contrôle quelconque sur les taux de transport locaux imposés sur un chemin de fer provincial. Il me semble que, si vous acceptez ce principe, vous détruisez l'un des principes fondamentaux du présent acte—qui est que la commission—règlera le trafic d'entier parcours sur tous les chemins de fer. C'est une des raisons pour lesquelles mon honorable ami, l'honorable sénateur de Marshfield, a donné avis de motion de placer sous le contrôle de la commission les taux du trafic d'entier parcours sur le chemin de fer Intercolonial comme sur tout autre chemin.

Pour ma part je ne puis voir pourquoi un chemin de fer provincial tel que celui auquel il a été fait allusion, aurait droit de jouir d'un pouvoir plus étendu, ou d'une plus grande autorité, particulièrement en matière de trafic d'entier parcours, que s'il appartenait à une compagnie privée. Le gouvernement de la province d'Ontario a assumé la responsabilité de construire un chemin de fer pour les fins de la colonisation, et ce chemin se trouve vis-à-vis du pays et de la présente loi, précisément dans les mêmes conditions—du moins il devrait s'y trouver—que s'il appartenait à une compa-

Hon. M. BEIQUE.

gnie indépendante. Je ne veux pas dire que la commission doit contrôler le trafic local, mais pour ce qui regarde le trafic d'entier parcours, j'espère que la motion de mon honorable ami (l'honorable sénateur de De Salaberry) ne va pas jusqu'à l'exclure, et que la commission sera revêtue du pouvoir de régler le trafic d'entier parcours et les raccordements et croisements.

L'honorable M. SCOTT : Ma manière de voir est entièrement d'accord avec l'opinion exprimée par l'honorable sénateur de Calgary. Je veux dire que vous ne pouvez pas obtenir le contrôle sur un chemin de fer provincial à moins que vous ne le déclariez être une entreprise pour l'avantage général du Canada. Un chemin provincial est entièrement en dehors du contrôle fédéral. Il nous faut l'amener sous notre juridiction. Autrement, il est indépendant du parlement fédéral. Pour ce qui regarde le raccordement ou le croisement, nous ne pourrions dire à un chemin de fer provincial : " Nous ne vous permettrons pas d'opérer tel croisement à moins que vous ne le fassiez sous le contrôle et la direction de la commission " ; mais si vous voulez aller plus loin, vous devez reconnaître que le chemin est une entreprise pour l'avantage général du Canada pour avoir juridiction sur lui. Il n'y a pas d'autre manière d'obtenir juridiction sur un chemin de fer provincial, et c'est l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui veut qu'il en soit ainsi. Comme je l'ai dit auparavant, je ne considère pas ce point comme très important. Les grands chemins de fer provinciaux, qui ont des raccordements, sont réellement sous la dépendance du Grand Tronc, ou du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a très peu de chemins de fer provinciaux indépendants. Ces chemins sont très courts et peu importants, et, suivant moi, ce ne serait pas amoindrir l'efficacité du présent bill que d'exempter de son application le trafic de chemins provinciaux effectué sur l'une de nos principales lignes. Mais je ne crois pas que ce qui est demandé au sujet de l'Intercolonial, soit aussi praticable. Ce dernier chemin est une entreprise très importante, et j'espère qu'avant longtemps, il y aura échange réciproque de trafic entre ce chemin et le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique et le nouveau Transcontinental. Dans ces conditions il semble qu'il serait opportun