

compagnies de chemins de fer ne veulent pas construire leurs lignes à cet endroit, mais elles s'arrangent entre elles pour construire à travers la montagne là où il n'y a pas de fruits à transporter, et la commission des chemins de fer pourrait dire aux compagnies : Vous pouvez vous servir de la même voie et nous ne vous obligerons pas à en construire une autre. Le peuple a le droit de dire au moins où les chemins de fer devront passer. La commission ne devrait pas avoir seule le pouvoir de dire dans quelle partie du pays les compagnies de chemins de fer devront s'établir. C'est à cela que vous arriverez si on applique l'article dans toute sa rigueur logique. Je sais que le ministre des chemins de fer va nous dire que nous devons nous attendre que les commissaires n'agiront pas d'une façon absurde, mais qu'ils décideront d'une façon raisonnable et avec mesure, mais cela ne veut pas dire que nous devrions conférer à la commission des chemins de fer le pouvoir de légiférer pour nous. Le peuple ne veut pas cela. Les membres de cette commission n'ont pas été élus pour légiférer, et le peuple n'a pas élu non plus le Gouvernement pour nommer une commission qui légifèrerait pour lui. Il appartient évidemment au Parlement de dire dans quelle partie du pays un chemin de fer devra passer. Je n'approuve pas que l'on délègue ce pouvoir au conseil des chemins de fer par cet amendement, parce que ce conseil pourra dire : Voici deux compagnies de chemins de fer qui ont chacune obtenu une charte pour construire une ligne éloignée de l'autre de quinze à vingt milles et nous croyons que le pays sera mieux servi ou servi aussi bien, si nous ordonnons que les deux lignes n'en fassent qu'une. Mais de fait le pays ne serait pas bien servi, et les législateurs ne feraient pas leur devoir envers le peuple en consentant à déléguer ce droit au conseil des chemins de fer.

Ce conseil ne sait pas aussi bien que les membres du Parlement où les chemins de fer sont nécessaires. Il connaît le manière d'exécuter les ordres qui sont donnés par le Parlement, comment appliquer la loi, comment remplir des actes administratifs dans le sens le plus étendu du mot, mais je ne crois pas que la commission devrait avoir le pouvoir en quelque sorte de dire : Bien que vous possédiez une charte vous autorisant à faire passer votre chemin à un certain endroit, et qu'une autre compagnie soit autorisée à faire établir le sien ailleurs, cependant nous jugeons qu'un seul chemin est suffisant, et que la même voie servira pour les deux. Il en résultera alors qu'un certain territoire n'aura pas de chemin de fer là où le Parlement voulait qu'il y en eût un.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait limiter cet amendement au cas qu'il a mentionné. Il n'y a que dix minutes que j'ai pu voir cet amendement; c'est pourquoi je ne prétends pas dire que ce que

je propose maintenant est exactement ce qu'il faut. Je crois que la Chambre comprend mon idée et on pourrait, d'ici à huit heures, lui donner la forme voulue. Ce que je veux, c'est que le conseil des chemins de fer ne puisse exercer ce pouvoir que dans le cas où ces difficultés géographiques rendent la chose nécessaire. Nous ne devrions pas donner à la commission des chemins de fer un pouvoir illimité. Nous ne devrions pas lui permettre de dire aux compagnies : Nous ne croyons pas que deux chemins de fer sont nécessaires et nous ne vous permettrons pas de les construire, mais nous allons vous permettre d'utiliser la même voie, parce que bien que vous ayez à laisser circuler d'autres trains que les vôtres sur votre chemin, et ce n'est que sur une certaine distance, vous pourriez s'il n'y avait qu'un seul chemin au lieu de deux perdre la chance de prendre du trafic dans une autre partie du pays qui pourrait être éloignée quelquefois de dix, quinze ou vingt-cinq milles, et où, à cause de l'esprit d'entreprise de ses habitants, peut être très productive.

La fin que se propose le ministre des Chemins de fer et des Canaux me paraît bonne et je ne combats point sa proposition; car je suis d'avis que nous devrions faciliter de toute manière le transport des marchandises. Mais nous ne devrions pas, comme je l'ai dit auparavant, prendre une attitude par trop rigide, et empêcher l'établissement d'un chemin de fer à travers des régions nouvelles, à moins que les conditions géographiques ne s'opposent à la construction d'une double voie. Il me semble que les conditions géographiques, dans le cas actuel, rendent cet amendement nécessaire. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a cité un cas dans lequel les conditions géographiques, sont telles que deux chemins de fer doivent utiliser le même défilé à travers les montagnes. Alors statuez que la commission aura ce pouvoir dans les cas seulement où les conditions géographiques l'exigent, de manière que d'autres chemins de fer ne puissent être empêchés d'utiliser ce défilé. Mais, dans un pays comme celui du Niagara, où le trafic-marchandises est plus considérable sur une superficie d'un mille carré qu'il ne l'est ailleurs sur une superficie de dix milles, les conditions géographiques, loin de s'opposer à la co-existence de deux chemins de fer, l'exigent; et dans ces circonstances la commission des chemins de fer ne devrait pas être autorisée à déclarer qu'une voie est suffisante et que les deux chemins de fer devront utiliser la même voie. Je prie le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'étudier à nouveau la question d'ici à huit heures et de s'assurer s'il ne serait pas possible de trouver une formule qui, tout en répondant à sa propre préoccupation, délègue à la commission des chemins de fer des pouvoirs administratifs seulement, et non pas des pouvoirs législatifs.