

ou la construction de lignes de chemins de fer dans la péninsule de Niagara. Le Sénat avait renvoyé les deux bills au comité des chemins de fer et ce dernier fut en même temps saisi d'une loi amendement la loi des chemins de fer—l'objet de cette dernière loi étant d'augmenter les pouvoirs de la commission des chemins de fer relatifs à la détermination du tracé de ces chemins. Le Sénat constata que cet amendement à la loi des chemins de fer ne rétablissait pas seulement les pouvoirs conférés à la commission des chemins de fer en 1903, comme le dit l'article du "Citizen", mais conférait aussi des pouvoirs beaucoup plus étendus. Cet amendement donne à la commission des chemins de fer non seulement le droit de déterminer le tracé des lignes de chemins de fer autorisé par le parlement, mais aussi de refuser absolument l'usage des pouvoirs conférés par le parlement. Nonobstant cette législation extraordinaire, le Sénat en avait accepté le principe et renvoyé ce bill au comité des chemins de fer. Beaucoup de divergences d'opinions se manifestèrent dans le comité sur l'opportunité de conférer des pouvoirs de cette nature à un corps irresponsable (la commission des chemins de fer), se trouvant ainsi revêtu du pouvoir de disposer judiciairement des appels d'actes mêmes du parlement. Le comité s'est, toutefois, montré disposé à conférer ces pouvoirs à la commission des chemins de fer, pourvu que ces pouvoirs fussent exercés avant que les bills de chemins de fer soient présentés au parlement.

L'honorable M. DAVID: Ecoutez, écoutez. C'est justement le point.

L'honorable M. DANDURAND: Le comité des chemins de fer était unanimement en faveur de la proposition de conférer ces pouvoirs à la commission des chemins de fer, pourvu, comme je viens de le dire, que ces pouvoirs fussent exercés avant la convocation des Chambres du parlement. J'avoue que, personnellement, je persistai dans ma première détermination de voter pour le bill, même si la charrue, comme l'on dit vulgairement, se trouvait avant l'attelage, comme la chose apparaissait à la majorité des membres du Sénat et du comité des chemins de fer. J'ai pris cette attitude parce que je croyais, bien que ces pouvoirs fussent conférés à un corps irresponsable de juger en appel les propres actes du parlement, que, si dans ces conditions, une injustice était commise par la commission des chemins de fer, le parlement pourrait toujours remédier à cette injustice par une législation spéciale lors de la session parlementaire immédiatement suivante, et que

[L'honorable M. Dandurand.]

le parlement pourrait ainsi déterminer, lui-même, le tracé d'un chemin de fer que la commission irresponsable aurait refusé d'accepter.

Les deux bills privés que je viens de mentionner et l'amendement à la loi des chemins de fer ont été ajournés par le comité des chemins de fer deux ou trois fois lors des deux ou trois dernières sessions. Le comité a fait remarquer alors, en présence des représentants des journaux, qu'il se trouvait en présence d'une situation difficile; mais qu'il voulait, avant d'adopter ces bills d'intérêt privé, s'assurer que la province de l'Ontario, ou l'Hydro-Electric Commission, eût l'occasion de se faire entendre devant nous. Le comité n'a jamais vu un seul représentant de cette commission, et, cependant, il s'est ajourné de semaine en semaine, vu qu'il désirait donner une entière satisfaction à l'Ontario. J'ai déclaré, moi-même, que je seconderais sans réserve la représentation sénatoriale de l'Ontario dans ses efforts pour maintenir l'intégrité de l'autonomie de cette province, et favoriser les expériences faites par l'Hydro-Electric Commission. Je n'étais pas présent à la dernière séance du comité des chemins de fer; mais je constate que ces deux bills d'intérêt privé ont été adoptés à l'unanimité, et sans amendement par ce comité, parce qu'il était entendu que l'amendement à la loi des chemins de fer serait joint à ces deux bills privés afin d'éviter de proposer une loi générale couvrant des cas spéciaux. Depuis, pas un seul mot concernant cet amendement à la loi des chemins de fer nous est venu du comité des chemins de fer dont le président est mon honorable ami, le sénateur de Portage-la-Prairie. J'aimerais à savoir de lui pourquoi un rapport du comité n'a pas été fait.

L'honorable M. WATSON: Il n'y a pas eu de rapport parce que c'est le comité qui a décidé que le bill ne fût pas rapporté au Sénat. Le comité a virtuellement renvoyé l'examen du bill à plus tard. La commission hydro-électrique de l'Ontario a reçu avis de la date de la séance du comité, et elle n'a pas eu la courtoisie de répondre à cet avis par sa présence, ici, ou autrement. M. Beck a prononcé un énergique discours dans les Communes. Après ce discours, il est retourné à Toronto et il n'est pas revenu à Ottawa. L'objection principale est basée sur l'article 3 du bill. Cet article confère virtuellement à la commission le droit de désavouer un acte du parlement, et il est ainsi conçu:

3. La commission peut approuver cette carte et ce tracé ou quelque partie de cette carte ou