

ploitation des Mines de Spring Hill. Le fait du changement dans la politique du gouvernement fut celui-ci : ou toutes ces compagnies devaient dépenser de très-grandes sommes d'argent pour construire des lignes parallèles à celle que possède depuis peu le gouvernement mais qui est maintenant offerte à la Compagnie d'Exploitation des Mines de Spring Hill, ou se soumettre à toutes les conditions que cette compagnie pourrait imposer, puisqu'elle avait le monopole de l'embranchement. Il mentionnait ceci comme une des raisons pour lesquelles il pensait qu'il n'était pas sage de changer la politique de cette Chambre par rapport à cette entreprise locale.

La-motion fut adoptée.

#### PROTECTION DES VOITURIERS

M. IRVING proposa la seconde lecture du bill pour la protection plus effective des voituriers, et pour le règlement du trafic par toute la Puissance.

L'HON. M. MACKENZIE demanda quelle ligne de conduite son hon. ami proposait de suivre si le bill était lu une seconde fois.

M. IRVING dit qu'il proposait de le référer au comité des banques et du commerce.

L'HON. J. H. CAMERON (Cardwell) dit qu'il était question de savoir jusqu'où la loi civile dans les différentes Provinces serait affectée par ce bill, et il pensait que, vu le grand nombre d'affaires importantes continuellement devant le comité des chemins de fer et le comité des banques et du commerce, ni l'un ni l'autre ne pourraient rendre justice complète à ce sujet. Des questions de juridiction surgiraient nécessairement par rapport à ce bill, et il considérait que la question de juridiction locale était une de ces questions qui demandent la plus soignée considération et le plus délicat maniement.

L'HON. M. MACKENZIE dit qu'il avait personnellement les plus fortes objections à quelques provisions du bill, et il pensait qu'il devait être référé à un sous-comité, dont les membres fussent très-soigneusement choisis. Il y avait des dispositions dans le bill semblables à celles des autres actes passés dans le parlement fédéral; et le principe avait, jusqu'à un certain point été reconnu; mais il était aussi évident

qu'il comprenait des points qui seraient en conflit avec la juridiction du gouvernement local. Le gouvernement avait donné quelque considération au bill, et bien qu'il y eût des propositions qui ne souffrirent pas d'objection, il y en avait d'autres d'un genre très-différent.

L'HON. J. H. CAMERON suggéra qu'il était convenable de laisser l'affaire pendante jusqu'à ce que le gouvernement eût formé un comité spécial pour le considérer.

L'HON. M. BLAKE dit qu'il pensait qu'un sous-comité soit du comité des chemins de fer, soit du comité des banques et du commerce, serait le corps le plus convenable auquel il pouvait être référé.

L'HON. M. MACKENZIE dit que si le bill était référé à quelque comité permanent, il devait l'être au comité des chemins de fer.

SIR JOHN MACDONALD s'accordait avec l'hon. membre pour Bruce Sud par rapport à l'opportunité de soumettre l'affaire à un sous-comité; et aussi avec le PREMIER, c'est-à-dire que le meilleur comité pour s'occuper de cette affaire, c'était le comité des chemins de fer.

M. WILKES dit qu'on avait parlé du bill comme s'il affectait grandement ou entièrement les chemins de fer, lorsque de fait il devait être considéré comme affectant le commerce. Chacune de ses clauses était dans l'intérêt des chemins de fer et contre le commerce. Il était distinctement opposé à la législation proposée, et espérait que, si le bill était référé au comité des chemins de fer, il serait placé entre les mains d'un sous-comité qualifié pour s'en occuper.

Le bill fut alors lu une seconde fois et fut référé au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

#### RAPPORTS DE CHEMINS DE FER.

Sur motion de M. IRVING, le bill pour étendre et amender la loi qui exige que les compagnies de chemins de fer fournissent des rapports de leur capital, de leur trafic et de leurs dépenses courantes, fut lu une seconde fois et référé au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.