

question est entièrement dans les limites d'une seule province. Il ne va pas d'une province à une autre, et par conséquent, c'est une entreprise provinciale, au sens de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Quel droit avons-nous de fausser la vérité en déclarant qu'une entreprise purement locale est pour l'avantage du Canada en général, quand nous n'avons pas la moindre preuve qui nous autorise à faire cette déclaration?

M. HENDERSON : Je crois me rappeler qu'il a été expliqué devant le comité que cette courte ligne d'environ 6 milles a pour but de relier le fleuve à la ligne principale du C. P. R., pour certaines fins. Le seul fait que le chemin est relié au C.P.R. qui est une entreprise dans l'intérêt du Canada en général, a été jugé suffisant pour autoriser le Parlement à faire cette déclaration. La question n'a pas été discutée devant le comité, mais je suppose que c'est la raison pour laquelle l'article a été accepté.

M. PUGSLEY : Dans le cas de quelques chemins de fer qui, bien qu'entièrement situés dans les limites d'une province, sont des chaînons d'un réseau interprovincial, la Chambre a décidé qu'ils pouvaient être considérés comme étant pour l'avantage général du Canada. Mais voici un court embranchement qui n'a que 6 milles de longueur et ne se raccorde pas au Pacifique Canadien, mais qui sera construit par une compagnie distincte et qui est d'un caractère exclusivement local.

M. LENNOX : Il est déjà construit.

M. PUGSLEY : Dans ce cas, cette disposition le soustrait à l'autorité provinciale. Il a été construit en vertu d'une charte de la province comme un chemin entièrement provincial et nous déclarons que c'est un ouvrage à l'avantage général du Canada. La loi de l'Amérique septentrionale anglaise est formelle sur ce point. Elle décrète que l'institution des compagnies pour des fins provinciales est du ressort exclusif des législatures des provinces.

Dans des cas exceptionnels, la loi de l'Amérique septentrionale anglaise autorise le Parlement à déclarer qu'un ouvrage est à l'avantage général du Canada. Certes, nous ne devrions pas agir par caprice ni nous arroger une autorité que nous ne pouvons exercer qu'en insérant ces mots. J'avais compris que, vu les protestations que les provinces ont fait entendre en ces dernières années, nous avons décidé de ne faire cette déclaration que dans les cas où il est absolument évident qu'elle est justifiable; autrement, nous pourrions nous arroger des pouvoirs sur tous les ouvrages provinciaux par cette simple déclaration.

M. HENDERSON : Je ne puis comprendre pourquoi on refuse de soumettre à l'autorité fédérale une petite ligne de chemin de fer

M. PUGSLEY.

comme celle-ci que le Pacifique-Canadien mettra en service, lorsque le réseau principal relève de cette autorité.

M. PUGSLEY : A-t-on la preuve que le Pacifique-Canadien mettra cette ligne en service

M. LENNOX : Le bill le déclare.

M. HENDERSON : Je suis porté à croire que si l'honorable député se reporte à la loi des chemins de fer, il constatera que, lorsqu'une voie ferrée en croise une autre ou s'y raccorde, s'il a été déclaré que cette dernière est à l'avantage général du Canada, la première est naturellement soumise à la même juridiction.

M. GUTHRIE : Quant au croisement seulement.

M. PUGSLEY : On a modifié la loi afin de restreindre cette disposition au croisement.

M. GUTHRIE : Le promoteur du présent bill a certainement déclaré que la charte de ce petit embranchement appartient maintenant au Pacifique-Canadien et que la ligne sera mise en service par celui-ci et formera partie de son réseau. Dans ces circonstances, je suis d'avis que nous devrions déclarer que c'est un ouvrage à l'avantage général du Canada. Lorsque deux lignes font réellement partie du même réseau, on ne peut pas les soumettre à deux juridictions différentes, l'une à l'autorité provinciale et l'autre à l'autorité fédérale.

M. MONK : Avec la connaissance que j'ai des lieux, je puis dire qu'il y a d'immenses établissements industriels au Cap-de-la-Madeleine, près de Trois-Rivières et que les chemins de fer provinciaux ne peuvent pas desservir ces établissements. Voilà pourquoi a eu lieu la fusion avec le Pacifique-Canadien qui nécessite l'octroi d'une charte fédérale à ce chemin de fer.

M. PUGSLEY : Je te comprendrais si le comité avait la preuve que le Pacifique-Canadien a pris cette ligne à bail, mais cela n'est pas allégué.

M. MONK : C'est là l'objet du bill.

M. PUGSLEY : L'honorable ministre peut-il dire que les arrangements ont été conclus?

M. MONK : Je ne puis pas le dire, mais je sais que c'est là l'objet que les promoteurs se proposent.

M. PUGSLEY : Il n'est pas dit que la fusion a eu lieu.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les parties ne pouvaient pas passer un traité avant l'adoption du bill.

M. PUGSLEY : Pourquoi pas? La compagnie du chemin de fer canadien du Pa-