

pour l'avantage général pour le Canada ; mais que tout le chemin devait être, *ipso facto*, considéré également comme étant pour l'avantage général du Canada. Le motif de cette déclaration est évidemment le croisement et le raccordement. L'honorable préopinant a dit : " Vous ne pouvez diviser de cette manière la juridiction, parce que ce serait déléguer le pouvoir du parlement." Je ne puis voir cette délégation de pouvoir. Nous avons, par exemple, un chemin de fer relevant de l'autorité législative du parlement fédéral, et nous avons un autre chemin de fer qui le croise. Ce second chemin de fer appartient à une corporation relevant de l'autorité législative de la province, et ce qui est déclaré dans le présent amendement, ce n'est pas que ce chemin de fer provincial est pour l'avantage général du Canada ; mais nous déclarons simplement que le croisement et l'ouvrage qui en fait partie, ou le raccordement, sont des entreprises pour l'avantage général du Canada.

Quelle objection peut-on soulever contre une déclaration de cette nature ? Ce n'est pas une délégation de pouvoir. Si le parlement fédéral peut déclarer que tout le chemin est une entreprise pour l'avantage général du Canada, il me semble que le parlement peut également déclarer qu'une partie de cette entreprise est pour l'avantage général du Canada. Prenez la province de la Colombie Anglaise. Cette province s'étend jusqu'à l'océan Pacifique, et supposons qu'un chemin de fer relevant de l'autorité législative de cette province, et s'étendant à partir de la frontière qui sépare la Colombie Anglaise des Territoires du Nord-Ouest, est exploité, et supposons que le parlement fédéral estime que la partie du chemin de fer composé de deux lignes—l'une allant à Vancouver et l'autre au Port-Simpson, le parlement fédéral n'aurait-il pas le pouvoir de déclarer que cette partie du chemin, s'étendant des Territoires du Nord-Ouest au Port-Simpson, est une entreprise pour l'avantage général du Canada, sans donner à l'autre partie du chemin la même qualification. Il me semble que le parlement fédéral possède ce pouvoir. Une partie du chemin que je viens de mentionner pourrait n'être pas une entreprise pour l'avantage général du Canada, tandis que l'autre partie pourrait l'être. Cet exemple, toutefois, est un cas extrême qui peut laisser, je

l'avoue, quelques doutes dans l'esprit. Il y a aussi un autre principe. Je ne partage pas entièrement l'avis que l'honorable sénateur de Calgary a exprimée en nous disant que la juridiction du parlement est limitée par le paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte constitutionnel de l'Amérique Britannique du Nord. Or, on a souvent prétendu que le parlement fédéral est aussi revêtu de plusieurs pouvoirs subsidiaires. Par exemple, cette question fut soulevée au sujet de l'ancienne loi de faillite et décidée par le comité judiciaire du Conseil privé. On prétendait que cette loi était un empiètement sur la juridiction que les provinces avaient sur la propriété immobilière, et qu'elle était *ultra vires* puisque les législatures provinciales étaient revêtues du pouvoir exclusif de faire des lois relatives à la propriété immobilière, mais le Conseil privé a déclaré avec raison que le parlement fédéral était nécessairement revêtu de pouvoirs subsidiaires qui servent de compléments à ses pouvoirs principaux.

Le cas que nous discutons présentement, c'est-à-dire, la question des croisements, des raccordements et du trafic d'entier parcours qui y passe, tombe sous l'application du même principe. C'est-à-dire qu'elle tombe sous l'autorité subsidiaire que peut exercer le parlement fédéral à l'égard des chemins de fer qui relèvent de ce dernier, ou qui se trouvent sous sa juridiction. J'attirerai aussi l'attention de l'honorable sénateur de Calgary sur le fait que je suis d'accord avec l'attitude prise par la cour Suprême dans une décision à laquelle j'ai fait allusion. La cour Suprême a déclaré formellement qu'un chemin de fer local ne devait pas être soustrait à l'autorité législative d'une législature provinciale pour la seule raison que ce chemin croiserait une voie ferrée relevant du parlement fédéral ; mais que le croisement seul était assujéti aux dispositions de l'acte des chemins de fer de 1888—articles 174 et 175—qui se rapportent précisément à ce sujet. L'article 174 dit :

Le comité des chemins de fer pourra donner des ordres et instructions au sujet des croisements ou raccordements projetés, des travaux à exécuter et des mesures à prendre par les compagnies selon qu'il le jugera nécessaire ou opportun pour la sûreté publique.

Et l'article 176 est conçu dans le même sens. La cour Suprême a donc déclaré que