

Tous travaux ou décisions ordonnés par le conseil sous l'autorité de cette loi. Ces mots ne me semblent pas être dans l'ancienne loi. Je crois que le nouvel article va beaucoup plus loin que je croirais désirable et je voudrais qu'on me donnât une raison qui nous justifierait de donner au conseil des chemins de fer le pouvoir d'obliger une compagnie de chemin de fer à accorder le droit de parcours sur sa voie à une autre compagnie, même lorsque l'autre compagnie ne le demande pas. Supposons qu'une compagnie veuille construire une ligne indépendante parallèlement à un autre chemin de fer, veut-on par cet article, nonobstant le fait que la compagnie des chemins de fer désire construire, permettre au conseil des chemins de fer de dire de sa propre initiative à la compagnie qu'elle ne construira pas à cet endroit, mais qu'elle va se servir de la voie d'un autre chemin de fer qui existe déjà.

M. EMMERSON : Je vais montrer à l'honorable député pourquoi il est désirable que le conseil ait le pouvoir d'initiative. Prenez par exemple un tracé de chemin de fer sur une carte. Il peut y avoir deux compagnies de chemins de fer qui désirent utiliser la même passe, mais des difficultés physiques s'y opposent, et ni l'une ni l'autre ne veulent céder. Les deux ne peuvent utiliser le même passage et il est bien difficile de ramener l'accord dans ces disputes. Si ni l'une ni l'autre des compagnies ne veut faire la demande, cet article permettra au conseil des chemins de fer lorsqu'il sera nécessaire. . .

M. W. F. MACLEAN : D'amener les compagnies à une entente.

M. EMMERSON : Cet article permet au conseil de dire simplement à ces compagnies de chemin de fer : Une va construire le chemin et l'autre aura droit de se servir de la voie en payant certains droits. C'est ce que propose la commission. Grâce à cet article nous pourrions régler la difficulté. J'ai été dans la Colombie-Anglaise dont j'ai parlé.

M. OSLER : Vous faites alors une loi générale pour régler un cas particulier. C'est un article très extraordinaire.

M. EMMERSON : Cet article n'est pas fait en vue de ce cas particulier. L'expérience de la commission des chemins de fer a montré qu'il était nécessaire pour régler certaines disputes entre les chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : Rédigeons-le alors dans des termes larges et convenables.

M. LANCASTER : Bien que je désire autant que l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) accorder aux compagnies de transport de ce pays toutes les facilités possibles. . .

M. LANCASTER.

M. EMMERSON : Vous êtes pour lui maintenant.

M. LANCASTER : Non. Je ne crois pas qu'il m'ait encore gagné. Je crois que je pourrais montrer à notre ami quand il va un peu trop loin. Bien que nous désirions tous aider à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, nous devons prendre soin de ne pas nous arc-bouter tellement que nous en tombions sur le dos. La première chose que nous allons apprendre un de ces jours, c'est que nous avons donné au conseil des chemins de fer tous les pouvoirs du Parlement. J'ai du respect pour ces commissaires, mais j'ai aussi du respect pour le peuple qui a élu 214 membres du Parlement pour faire des lois. Le Parlement se réunit une fois par année et siège pendant six mois ou plus.

M. EMMERSON : Bientôt il siègera continuellement.

M. LANCASTER : Le comité des chemins de fer s'assemble trois ou quatre fois par semaine, et il devrait pouvoir décider ces questions. Je crois que ce comité ferait cette tâche beaucoup mieux que le conseil des chemins de fer dont les membres ne sont pas élus par le peuple. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux taille trop d'ouvrage à ce conseil. Nous soumettons tous les jours un grand nombre de questions au conseil des chemins de fer qui a des pouvoirs aussi étendus que le député d'York-sud le désire, et l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux sera obligé de nommer bientôt 200 à 300 membres du conseil des chemins de fer au lieu de deux ou trois dont il est composé aujourd'hui. Il est juste d'accorder ou d'amender des chartes de chemins de fer et d'apporter des amendements dans la loi des chemins de fer, dans certaines limites, pour donner à la commission certains droits, mais voici que nous déléguons à ce conseil, non seulement le pouvoir administratif, mais aussi le pouvoir législatif, qui appartient au peuple et qui repose dans le moment dans les 214 membres de la Chambre des communes et dans les 80 ou 90 membres du Sénat. Je ne puis pas comprendre pourquoi nous ne pourrions pas faire aussi bien l'ouvrage que le conseil des chemins de fer.

Je crois que cet amendement pourrait être rédigé de manière à remplir le but que se propose le ministre des chemins de fer simplement en disant que le conseil des chemins de fer pourra exercer ce pouvoir lorsque les conditions géographiques le demanderont. L'article tel qu'il est rédigé pourrait causer des injustices non seulement à l'égard de certains chemins de fer mais aussi à l'égard du public. J'en vais donner un exemple, pris entre plusieurs. Dans le district de Niagara nous demandons que les chemins de fer passent au pied de la montagne depuis Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton. Les