

trains sur toute la longueur d'un autre chemin de fer.

M. EMMERSON : Je ne vois pas comment nous pourrions rédiger autrement cet article si nous voulons donner au conseil des chemins de fer le pouvoir de trancher la difficulté. Un conseil des chemins de fer qui accordait de tels pouvoirs agirait d'une façon absurde et je ne puis supposer que cela arrive jamais ; cependant, si cela arrivait, il y a toujours la faculté d'appel.

M. HAGGART : Vous avez entendu l'honorable député d'York dire que le conseil pourrait avoir le pouvoir d'accorder des droits de parcours à un chemin de fer sur une autre voie ferrée dans tout son parcours.

M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il ait voulu dire cela.

M. HAGGART : Oui, et l'amendement que propose le ministre accorde ce pouvoir. Il peut arriver des circonstances où le conseil des chemins de fer pourrait l'accorder. Ainsi, il peut y avoir des gorges si étroites qu'il soit impossible à une compagnie de chemin de fer de la traverser sans empiéter sur le terrain d'une autre compagnie de chemin de fer, lorsque par exemple le chemin de fer passe sur le bord d'une rivière comme à Port-Arthur. Il est alors nécessaire de faire des règlements qui permettront à plusieurs compagnies de chemins de fer de se servir de la même voie pour atteindre la rivière. Et il n'y a pas besoin d'accorder le pouvoir que le ministre propose pour cela. Je crois que l'ancien article était suffisant.

M. EMMERSON : On supposait que l'ancien texte accordait un pouvoir suffisant pour faire ce que mon honorable ami vient de mentionner et que le conseil des chemins de fer pouvait accorder le droit de parcours sur toute la longueur de nos chemins. Mais des doutes se sont élevés, et dans l'opinion du président de la commission il est désirable qu'on le fasse disparaître. Cet article s'appliquera à tous les chemins de fer. On a voulu récemment intercaler dans un bill particulier un article de ce genre, et le Gouvernement a cru qu'il était mieux de ne pas accorder la permission demandée, mais de faire un article général qui s'appliquerait à toutes les compagnies de chemins de fer. Il me semble que c'est préférable, et c'est la raison pour laquelle nous proposons cet article.

M. R. L. BORDEN : Les termes de ce bill me semblent très précis, ils équivalent presque à donner au conseil le pouvoir d'approprier.

La compagnie peut s'approprier, utiliser ou occuper de ces terrains appartenant à une autre compagnie, avoir l'usage ou la jouissance du droit de passage, etc.

M. EMMERSON : Cela est dans l'article 137.

M. R. L. BORDEN : Celui-ci est bien différent ; il étend beaucoup les pouvoirs.

La compagnie peut pour des fins de construction, d'entretien ou d'exploitation...

L'autre dit que cela pourrait être fait dans le but d'obtenir le droit de passage. Pourquoi a-t-on choisi ce langage particulier ? Qui a demandé cet article ?

M. EMMERSON : Le président du conseil des chemins de fer. L'avocat du département en a conféré avec lui et l'article a été rédigé par lui ou sous sa direction.

M. W. F. MACLEAN : Je crois que c'est un très bon amendement à la loi des chemins de fer. C'est le commencement de l'unification de nos chemins de fer. Aujourd'hui ce ne sont que rivalités entre les compagnies. Une compagnie refuse à une autre de lui donner les facilités dont elle aurait besoin. Un accident peut arriver entre Ottawa et Toronto à un endroit où il pourrait être facile d'aiguiller le train en détresse sur la voie d'un autre chemin de fer et lui permettre d'attendre sa destination.

Un chemin de fer pourrait aider beaucoup à un autre, mais dans le fait les compagnies se chicanent entre elles, dépensent leur énergie à combattre les lignes rivales. Cet article permettra de régler des disputes dans lesquelles les compagnies de chemins de fer jettent réellement leur argent à l'eau en construisant des lignes rivales dans certaines parties du pays où elles pourraient tout aussi bien s'unir et n'avoir qu'une seule ligne. Je suis un peu surpris de voir le Gouvernement proposer cette législation progressive, mais je ne suis pas pour m'y opposer.

M. EMMERSON : Vous m'alarmez presque.

M. LANCASTER : Il y a une chose dans l'amendement que peut-être l'honorable ministre pourrait nous expliquer. Le paragraphe 1er de l'article 137 semble n'avoir en vue que le cas où une compagnie voudrait faire usage de la voie d'une autre compagnie pour des raisons à elle seule. L'article actuel semble prévoir les cas où, bien que la compagnie ne voudrait pas faire certaines choses, le conseil des chemins de fer pourrait, de son propre gré, décider que ces choses doivent être faites et ordonner qu'on les fasse sans qu'on l'ait demandé. Je ne sais pas si c'est le conseil des chemins de fer qui a proposé cela au Gouvernement, mais il me semble qu'il y a là une différence. Aujourd'hui nous disons :

La compagnie pourra, afin de pouvoir construire et exploiter son chemin de fer, ou afin de construire ou exécuter certains travaux ou décisions ordonnés par le conseil des chemins de fer, en vertu de cette loi. . .