

pas d'organisation municipale dans certains districts des territoires du Nord-Ouest et l'obligation d'obtenir l'approbation du conseil municipal serait non avenue dans ces endroits. L'intérêt des commettants de mon honorable ami (M. Oliver) exige qu'on impose de plus grandes restrictions sous ce rapport.

M. OLIVER : Je n'ai pas voulu dire que le ministre de la Justice a lui-même étudié le présent bill. J'ai déclaré que les juristes du ministère l'ont examiné.

L'honorable M. FIELDING : C'est ce que j'ai compris.

M. OLIVER : De sorte qu'à mon avis le ministre de la Justice est pour ainsi dire responsable des retouches qu'il a subies. L'argument du chef de l'opposition me semble probant. On pourrait facilement remédier à la difficulté qui se présenterait dans les districts non organisés en décrétant que les pouvoirs des municipalités seront exercés par le gouvernement des territoires du Nord-Ouest qui a autorité sur les chemins publics.

L'honorable M. FIELDING : Nous pourrions incorporer dans le bill les mots "ou les autres autorités"

M. OLIVER : Il serait à propos d'insérer les mots nécessaires pour effectuer cette modification.

M. HYMAN : Je dois dire que le comité des chemins de fer n'a aucunement étudié cette proposition de loi. Je constate que l'article en question autorise la compagnie à

Construire et mettre en service des lignes de télégraphe et de téléphone pour les fins de son entreprise exclusivement, et à céder ces lignes.

Naturellement, on accorde cette permission à la compagnie pour les fins de son entreprise dans les mêmes termes dont on se sert dans tous les bills semblables ; toutefois, je crois qu'avant que le comité se prononce, le bill devrait être renvoyé au comité des chemins de fer, qui est accoutumé à décider des questions comme celle-ci et qui impose certaines sauvegardes. Je constate aussi que l'article 6 décrète que :

La compagnie peut dans l'intérêt de quelqu'une de ses entreprises ou pour en faciliter l'exécution, construire et mettre en service des voies latérales de chemin de fer, des tramways, des voies de garage ou des rameaux d'au plus dix milles de longueur, qui seront nécessaires pour relier ses établissements et ses immeubles les uns avec les autres, ou les relier à la ligne d'une compagnie de chemin de fer constituée en corporation par le parlement ou qui en relève.

Cette question relève directement des attributions du comité des chemins de fer. On vient de me signaler ces prescriptions du billet, dans les circonstances, on devrait renvoyer ce dernier devant le comité.

M. R. L. BORDEN : J'ai cru que le comité des chemins de fer avait délibéré cette proposition de loi.

M. HYMAN : J'ai expliqué que le bill n'avait pas été étudié par le comité des chemins de fer, mais par celui des bills d'intérêt privé.

M. R. L. BORDEN : Selon moi, il aurait dû être soumis au comité des chemins de fer.

M. HYMAN : Je propose que le comité lève la séance, rende compte de ses travaux et demande à siéger de nouveau. Dans l'intervalle, on devra renvoyer le bill devant le comité des chemins de fer.

M. COWAN : Le comité des bills d'intérêt privé a soigneusement étudié cette question. Cette compagnie est autorisée par la loi d'Angleterre. Notre but est uniquement de lui conférer au Canada les privilèges dont elle jouit en vertu de son acte d'autorisation, en tant qu'ils sont conformes à nos lois. Autant que je me rappelle, nous n'accordons nul pouvoir d'expropriation à la compagnie. Elle pourra seulement, pour les fins de son entreprise, construire un embranchement de dix milles au plus et ériger des lignes de télégraphe et de téléphone.

M. LANCASTER : Si elle jouit des privilèges énumérés par l'honorable député, la loi générale des chemins de fer l'autorise à construire sa voie ferrée dans le chemin public, après avoir obtenu le consentement de la commission des chemins de fer. Le comité a pour règle de ne pas permettre que des voies ferrées utilisent les grandes routes sans le consentement des municipalités ; raison de plus pour envoyer le présent bill devant le comité des chemins de fer. Telle devait être l'intention du président de ce comité (M. Hyman) en présentant sa motion.

M. COWAN : Nous ne soumettons pas cette compagnie aux dispositions de la loi des chemins de fer et le bill ne l'autorise pas à empiéter sur les chemins publics.

M. HYMAN : Je ne désire pas discuter le fond de la question, mais les articles 5 et 6 ont certainement trait à la construction de téléphones et de voies ferrées. Puisqu'il en est ainsi, le comité des chemins de fer devrait examiner le bill avant que la Chambre en soit saisie. Je n'ai pas d'autre mobile que celui-là en présentant ma motion.

M. OLIVER : Je ferai observer au ministre intérimaire des Travaux publics et au président du comité des chemins de fer (M. Hyman) que les intéressés ont soigneusement examiné cette objection. Comme il ne s'agit que d'une entreprise privée et comme la compagnie ne demande pas de pouvoirs généraux, ils n'ont pas cru que leur demande d'autorisation relevait des attributions du comité des chemins de fer.

M. SPROULE : Comment l'honorable député peut-il croire que la compagnie obtiendra l'autorisation de construire dix milles de voie ferrée pour relier ses établissements à la ligne d'une compagnie de chemin de fer