

une période totale de vingt années, soit jusqu'en avril 1885. Le gouvernement croyant, sans doute, que le Canada n'avait pas besoin de garder davantage ce chemin, l'offrit en vente à l'enchère, après avoir donné les avis nécessaires et avoir imposé à l'acquéreur certaines restrictions. Lorsque le gouvernement mit ce chemin à l'enchère, celui-ci avait une longueur de 20 milles, —17½ milles, avec trois barrières de péage, dans le comté de Wentworth, et 2½, avec une barrière de péage, dans le comté de Waterloo. Il fut vendu au Dr Walker de la ville de Dundas, à raison de \$21,300, le gouvernement exigeant un dépôt de \$3,000 au moment de la vente, et quelques mois après, la moitié de la balance du prix d'achat, soit un total de \$12,150. Lorsque cette vente eut lieu, en vertu de l'acte des travaux publics, on supposait que le chemin serait transporté à une compagnie, et serait soumis aux règlements ordinaires affectant les compagnies de chemins, passés par la législature provinciale d'Ontario. Mais on constata que l'acte des travaux publics, bien que contenant des dispositions pour la vente à des particuliers de travaux publics abandonnés ou non utilisés que l'on ne voulait plus entretenir comme travaux publics, ne renfermait aucune disposition permettant au gouvernement de transporter à un particulier une entreprise publique pour être entretenue comme telle, et l'honorable ministre de la justice, à qui le gouvernement soumit l'affaire, déclara ce qui suit :

C'est lorsqu'une entreprise publique est transportée comme entreprise publique, avec l'intention qu'elle soit entretenue comme telle, que s'appliquent l'article 54 et les articles suivants, de "l'acte de travaux publics," et dans ces cas le statut n'autorise pas un transport à un particulier.

Relativement à l'achat fait par le docteur Walker, je puis dire que la difficulté se serait trouvée écartée s'il s'était fait constituer en compagnie de chemin ; et quelques jours après, le gouvernement en informa le docteur Walker dans les termes très doux qui suivent :

Il vous faudra vous faire constituer en compagnie de chemin, en vertu de l'acte d'Ontario, et alors le chemin pourra être transporté à la compagnie ; vu qu'autrement le gouvernement fédéral serait obligé d'obtenir une législation spéciale sur cette question, ce département est d'avis que le mode suggéré par le département de la justice est le plus désirable.

Je n'ai pas besoin de dire que, pour ce qui concerne l'intérêt public, nous comprenons tous que le mode suggéré par le ministre de la justice était celui qu'il convenait d'adopter. La chambre sait quelles difficultés surgissent, dès qu'un chemin public devient la propriété d'un particulier. Ce dernier peut tomber dans des embarras financiers et les intérêts publics souffrent en conséquence ; ou bien, le chemin peut passer entre les mains d'enfants mineurs, et tomber sous l'administration de curateurs, et, pendant ce temps-là, à moins que le public n'exerce une surveillance active, les gens sont exposés à payer sur un chemin qui n'est pas tenu dans un état de nature à justifier le prélèvement de péages. Quoi qu'il en soit, pour des raisons qui seront exposées plus loin, le docteur Walker refusa de se faire constituer en compagnie de chemin. Le 6 février, la société légale McCarthy, Osler et Cie, représentant le docteur Walker, répondit :

Le Dr Walker nous a informés que vous lui aviez suggéré de se faire constituer en compagnie en vertu du statut, et de transporter à cette compagnie le chemin qu'il a acheté. Il nous donne instruction de dire qu'il lui est impossible d'agir ainsi, pour deux raisons. La première, c'est qu'il est le seul propriétaire du chemin, et que, pour obtenir une charte en vertu de l'acte d'Ontario, il faut au moins cinq personnes ; et la seconde, c'est que s'il obtenait une charte, il s'exposerait à des pertes sérieuses à cause de certaines dispositions de la loi d'Ontario, et de la situation du chemin, qui croise le chemin de Brock.

Et avec un nouveau souci pour les intérêts du Dr Walker, ils ajoutent :

Nous devons vous demander de nouveau de permettre au Dr Walker d'ériger les barrières que nous avons déjà, de sa part, demandé de construire.

Le 10 mars 1885, l'honorable ministre des travaux publics a présenté un bill contenant des dispositions pour
M. BAIN (Wentworth).

le transport de cette entreprise publique au Dr Walker, comme l'avait suggéré le ministre de la justice. J'allai voir le ministre à cette époque, et lui dis que, vu les difficultés considérables qui avaient surgi entre le Dr Walker et le public, au sujet des barrières et des changements effectués dans le site des barrières sur ce chemin, et comme les dispositions en vertu desquelles le chemin avait été vendu exigeaient que les avis de demandes pour changer le site des barrières ou ériger des barrières, ne fussent publiés que dans la *Gazette du Canada*, si le ministre ne voulait pas placer le chemin sous l'opération de l'acte d'Ontario, il devrait exiger du propriétaire de ce chemin, que, lorsqu'il demanderait au gouvernement cette extension de pouvoirs, il fît publier sa demande pendant trente jours dans au moins un journal local de Galt et de Dundas, où demouraient ceux qui payaient les droits et étaient intéressés au chemin, afin qu'ils passent savoir qu'on faisait cette demande à leur préjudice.

L'honorable ministre refusa alors d'accepter mon opinion, et déclara qu'il croyait plus sage de laisser la chose entre les mains du gouvernement. Je lui dis que, dans les circonstances, je pensais que je serais obligé de m'opposer à l'adoption de cet acte sous une telle forme. Il est arrivé, en conséquence de cette déclaration, en conséquence de la longue session d'été que se rappellent ceux qui étaient en chambre en 1885, et pour plusieurs autres raisons, que ce projet de loi fut remis à diverses reprises jusqu'à ce que, le 9 juin, le ministre le retira alléguant que, dans l'intervalle, le premier ministre de la province d'Ontario lui avait écrit à ce sujet, disant que cette question était exclusivement de la juridiction du pouvoir provincial ; et l'honorable ministre déclara que le gouvernement, après avoir soigneusement étudié la chose, avait l'intention de retirer le projet de loi sur cette question. Il est résulté de cela que le projet est retiré depuis le mois de juin 1885. Je désire attirer l'attention de la chambre, en quelques mots, sur quelques autres circonstances, afin que l'honorable ministre des travaux publics et la chambre puissent comprendre les embarras qui résultent de ce délai prolongé. Je ne blâme pas le ministre des travaux publics à ce sujet, mais parfois les intérêts publics souffrent considérablement de ces retards. Lorsque ce chemin fut vendu, il fut vendu en vertu des dispositions suivantes :

Que les taux de péage à être perçus sur le dit chemin, n'excéderont pas les taux maintenant imposés, taux que les locataires actuels ont le droit d'imposer et de percevoir. Aucune barrière ou barre ne devra, sans le consentement du gouverneur en conseil, être élevée ou construite sur le chemin à une distance des villes de Dundas et Galt moindre que le site de la première barrière, en dehors des dites villes, qui existe aujourd'hui sur le dit chemin, et ce nombre actuel des barrières ou barre existant déjà sur le dit chemin ne pourra être augmenté sans obtenir tel consentement. L'acheteur et ses héritiers, etc., devront en tout temps tenir ces travaux en bonne condition, laquelle condition devra être établie par l'inspection de l'ingénieur du ministère des travaux publics.

Toute personne qui a quelque expérience en cette matière, comprendra facilement que si ce chemin à barrières eût été administré en vertu de l'acte des compagnies de chemin d'Ontario, le public aurait en moins de difficulté dans l'administration et la surveillance qu'en étant forcé de s'adresser au département, à Ottawa, pour obtenir qu'un ingénieur officiel fît l'inspection du chemin. Mais l'intérêt que devait porter le public à ce chemin fut stimulé par un autre mouvement inauguré par le Dr Walker, dès qu'il prit possession de ces chemins. Le chemin fut vendu dans le mois de mars 1884, et le Dr Walker en prit possession le, ou vers le, 25 avril 1884. Le 9 mai suivant, à peine quelques jours plus tard, le chemin était décoré de trois barrières destinées à faciliter la perception des droits de péage. L'une de ces barrières était placée à moins d'un demi mille de la première barrière, près de Dundas, et à moins de 200 verges d'un chemin d'embranchement allant dans une autre direction. Il résulta de cela que ceux qui parcouraient ces 200 verges devaient payer le droit tout entier. Lorsque la chambre comprendra, qu'un