

un précédent qui pourrait bien être profitable à d'autres entreprises, mais qui coûtera cher au gouvernement. Des ponts de chemins de fer, ce n'est pas à Saint-Jean et à Frédéricton seulement qu'on en a besoin. Il y en a un qui doit être construit sur la Sainte-Claire, je crois, et qui relie entre elles des lignes plus importantes que celles dont il vient d'être fait mention. Des demandes de prêts considérables à termes faciles pourraient bien être faites, et l'honorable monsieur finira par être mal embarqué avec un tel précédent.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. POPE: Je propose que la Chambre donne son approbation aux amendements faits par le Sénat au bill (n° 47) pour amender l'Acte des chemins de fer.

M. EDGAR: Le ministre des chemins de fer a-t-il lu et étudié les amendements que le Sénat s'est permis de faire à ce bill? Je crois qu'il aura de la peine à reconnaître son bill. Sans parler des autres amendements, on a ajouté une nouvelle clause d'une grande importance, qui comporte un changement général à l'Acte des chemins de fer dans un détail important. Elle rappelle la sous-section 2, de la section 100, de l'Acte des chemins de fer, une loi qui ne date que de trois ans. Cette clause pourvoit à ce que personne, en aucun temps, ne puisse être forcé de vendre ou transporter à une compagnie une partie seulement d'une maison ou d'un autre bâtiment si cette personne est capable et consent de vendre le tout ou transporter le tout. Cette clause introduit une importante modification au sujet de l'expropriation de la propriété privée, dans l'intérêt des particuliers qui doivent subir l'expropriation, et sans doute contre l'intérêt des chemins de fer. Il y a trois ans qu'elle a été adoptée et elle a été introduite dans les Statuts révisés. Mais voici que le Sénat, dans un amendement extraordinaire, rappelle cette clause. La Chambre n'a-t-elle pas le droit de demander au gouvernement les raisons qui le portent à modifier de la sorte sa politique de chemins de fer.

M. POPE: Le bill adopté, il y a trois ans, fut adopté dans les derniers jours de la session, et il n'était pas compris qu'il devait être interprété comme l'ont interprété depuis lors les tribunaux anglais; c'est cette interprétation qui a donné lieu à l'amendement fait par l'autre Chambre. Dans l'état de choses actuel, la personne qui subit l'expropriation a droit à tous les dommages qui appartiennent à la propriété, ou qu'il a droit de se faire attribuer par des arbitres, ou de quelque autre manière.

M. EDGAR: Le gouvernement prend la responsabilité de cette modification?

M. POPE: Oui.

M. EDGAR: Je crois que le Sénat a amélioré le bill sous un autre rapport, en enlevant au comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir arbitraire d'imposer aux compagnies ces nouvelles voies d'évitement, à moins qu'une demande à cet effet soit faite au gouvernement.

La motion est adoptée, et les amendements sont adoptés au concours.

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

M. FOSTER: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 92) amendant les actes concernant les commissaires du havre de Montréal.

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois, considéré en comité, lu une troisième fois et adopté.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je propose l'adoption en deuxième lecture du bill (n° 116) modifiant l'acte concernant le département de l'agriculture.

M. CASEY

La motion est adoptée, le bill subit la deuxième lecture, est considéré en comité, lu une troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER YARMOUTH ET ANNAPOLIS.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution concernant le chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

(En comité.)

M. JONES: Le gouvernement se propose-t-il d'étendre le délai stipulé dans l'arrangement pour commencer les travaux?

M. POPE: Oui, le bill pourvoit à cela.

M. JONES: Je suppose que si la compagnie ne commence pas les travaux dans les délais stipulés, le gouvernement exécutera l'ouvrage lui-même.

M. POPE: C'est l'intention du gouvernement, tel qu'il est dit dans le bill.

Le comité est levé et la résolution rapportée.

La résolution est adoptée en concours.

M. POPE: Je présente le bill (n° 157) pour confirmer un certain arrangement intervenu entre Sa Majesté et la compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest, et autres fins.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.

Sir CHARLES TUPPER: Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer la résolution concernant les commissaires du havre de Québec.

M. LAURIER: Les documents promis sur cette question n'ont pas été produits.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je les ai ici.

M. LAURIER: Nous aurions dû les avoir plus tôt.

Sir HECTOR LANGEVIN: Ce sont les mêmes qui ont été produits l'an dernier. Je croyais que l'honorable député voulait surtout voir les plans.

M. LAURIER: Ce que j'ai demandé c'est la pétition des commissaires au sujet du présent emprunt, et le rapport indiquant l'emploi qui a été fait de l'argent qui leur a déjà été avancé.

Sir HECTOR LANGEVIN: Les commissaires demandent seulement que l'argent leur soit avancé de la même manière que celui qui leur a déjà été avancé les années précédentes, afin de compléter leurs travaux. Il y a le rapport de l'ingénieur en chef, indiquant la somme nécessaire pour cela. L'an dernier on nous a dit qu'il fallait alors près de \$1,000,000 pour compléter les écluses, et il y avait trois projets dans les plans soumis à la Chambre. On devait suivre trois lignes depuis les usines du gaz, à l'extrémité supérieure du bassin, jusqu'au fleuve Saint-Laurent. D'après l'un de ces plans, on aurait construit un quai partant des usines du gaz et suivant en dedans du bassin une ligne au nord des quais de la rue Saint-Paul et des autres rues de la basse-ville. On trouva que ce plan devait occasionner de grandes dépenses, pour dommages, pour l'achat des jetées et des quais, et il fut abandonné.

Plus tard on s'arrêta à l'idée qu'une autre ligne plus au nord n'aurait pas le même inconvénient, qu'elle laisserait libres les quais et l'accès à ces quais; mais on se heurta encore contre les droits des propriétaires de ces quais qui se seraient plaints et auraient réclamé des dommages, les out-on ainsi privé d'une partie de leur liberté d'action. Enfin, on découvrit que le meilleur plan était celui qui plaçait le quai du bassin sur la rue St. Andrew, le point de