

s'y rattachant, ou relativement au pouvoir conféré par l'article 9, et, dans tous les cas où la présente loi pourra être incompatible avec celle-là, cette dernière prévaudra.

Ainsi, le comité des chemins de fer a accordé au Pacifique-Canadien un privilège très restreint; nous l'avons rendu temporaire et y avons attaché une mesure de protection en stipulant qu'il serait subordonné à toute disposition législative adoptée à l'avenir sur ce point. Voilà où en étaient les choses lorsque, pour la seconde fois, la Chambre renvoya le bill au comité parlementaire des chemins de fer, et, si je ne me trompe, lundi dernier, lorsqu'il fut soumis au comité parlementaire et discuté par ce comité, ces deux articles ayant donné lieu à une objection furent biffés.

On m'a dit que le promoteur du bill n° 49 m'a adressé une lettre disant qu'il consentait à ce que ces deux articles furent supprimés. Ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai vu cette lettre. En tous cas, ils furent biffés et certains autres furent adoptés. Dans le bill n° 99, les articles de même nature proposés par le Sénat furent rejetés par le comité des chemins de fer, et un autre article que l'on croyait peu important fut adopté; et les bills revinrent ainsi devant la Chambre. Le comité des chemins de fer fit alors rapport à cette Chambre demandant que ces deux amendements dont j'ai parlé fussent rejetés et les autres adoptés. Ce rapport spécial fut présenté à la Chambre mardi dernier, et la discussion s'en fit mardi soir. Pour prévenir toute erreur possible relativement à ces bills, M. Hartney, examinateur des bills d'intérêt privé, y avait joint la note suivante:

Amendements du Sénat rapportés par le comité des chemins de fer, qui propose que le nouvel article 1er et les paragraphes *a*, *b* et *e* soient adoptés, et que les paragraphes *c* et *d* soient rejetés.

Pour les motifs, voir le 13e rapport du comité.

Et de même sur l'autre bill:

Amendements du Sénat rapportés par le comité des chemins de fer qui propose que le paragraphe *d* soit adopté et les paragraphes *a* et *b* soient rejetés. Pour les motifs, voir le 13e rapport du comité.

L'ordre du jour portait:

Bill n° 49, étude des amendements faits par le Sénat (rapporté).

Je ne sais si c'est de là que vient la cause de l'erreur, mais, quoi qu'il en soit, on me dit que cette question est venue devant la Chambre comme "l'étude des amendements du Sénat".

A mon sens, il ne s'agissait point de l'étude des amendements votés au Sénat, mais du rejet de ces amendements par le comité des chemins de fer. J'ai pris la peine d'étudier le cas, et je trouve que ces paragraphes sont marqués comme ayant été biffés sous les initiales de M. Hartney, et

M. LEMIEUX.

que le greffier de la Chambre a marqué les mêmes articles "stet", à conserver, sous les initiales "T. B. F." Ainsi, ces bills ont été adoptés évidemment sans que la Chambre s'en soit rendu clairement compte, de sorte que des dispositions importantes qu'on n'a jamais eu l'intention d'adopter l'ont été en contradiction directe avec le rapport du comité des chemins de fer. Avant de partir, j'avais eu connaissance de ces amendements projetés et j'étais assez disposé, si l'urgence s'en fût fait sentir, à adopter un amendement qui conférerait à ces compagnies un pouvoir à peu près aussi étendu que celui qu'a obtenu le Pacifique-Canadien, avec les mêmes mesures de protection. Mais cela n'a pas été fait, et si nous n'y remédions aujourd'hui, nous nous exposons à ce que d'autres compagnies viennent à la prochaine session nous demander la même chose, et l'on nous fera observer que la clause protectrice s'applique à la compagnie du Pacifique-Canadien mais non à ces compagnies-là. Ayant l'honneur d'être le président du comité des chemins de fer, je me suis efforcé de diriger les affaires de cet important comité de manière à les régler de la meilleure manière possible. Je ne me trouve aucunement à blâmer dans cette circonstance; mais je ne croirais pas avoir rempli tout mon devoir si je ne m'expliquais clairement, sans blâmer qui que ce soit.

Je ne pense point que personne ait eu l'intention de mal faire. Je crois qu'il est du devoir de la Chambre de prendre les mesures nécessaires pour réparer l'erreur commise et un moyen d'y arriver serait peut-être de faire adopter rapidement par la Chambre une loi très courte déclarant que les privilèges spéciaux conférés à ces compagnies de chemins de fer seraient soumis à l'approbation du Gouverneur général en conseil privé, et ces privilèges devraient être subseqüemment l'objet de dispositions législatives de la part du Parlement tel qu'il est prévu par la loi du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. SHARPE (Ontario-nord): Puis-je demander à l'honorable député si ces bills ont reçu la sanction du Gouverneur général? Comme membre du comité des chemins de fer, et bien au courant des faits dont il s'agit, je tiens à ajouter que lorsque ces amendements furent soumis au comité, quelques-uns furent biffés et les bills furent ensuite soumis au comité général et adoptés; bien peu de membres comprirent alors l'importance de ces amendements.

M. LENNOX: On m'informe que ces bills ont été signés par le Gouverneur général, mais qu'ils n'ont point encore reçu la sanction royale et, naturellement, ils ne la recevront qu'à la fin de la session, avec les autres bills.

M. SHARPE (Ontario-nord): Comment va-t-on y remédier?