

mité des bills privés consiste à faire l'examen de tout ce qui se rattache au côté commercial des exploitations autorisées par les projets de loi et de faire rapport à ce sujet. Si nous avons commis l'erreur de suivre un mauvais précédent, il est temps de prendre une autre attitude.

A mes yeux, ce projet de loi sort tellement de l'ordinaire qu'il conviendrait de le soumettre à l'examen du comité des bills privés dont les membres sont censés être très versés en ces matières. Si je ne me trompe, on désigne pour faire partie des différents comités des hommes possédant une connaissance approfondie des questions qui doivent leur être soumises. Un député est appelé à siéger au comité des chemins de fer parce qu'il est un peu entendu à la construction des chemins de fer, et j'imagine que le député faisant partie du comité des banques et du commerce est appelé là parce qu'il est particulièrement au fait des questions qui doivent y être étudiées. Il en est de même du comité des bills privés dont les membres sont depuis des années, certains d'entre eux depuis un quart de siècle, familiarisés avec les questions de cette nature. Leur opinion aurait donc beaucoup plus de poids que celle d'un comité n'ayant jamais été chargé d'étudier des questions comme celle-ci. Nous avons commis une erreur par le passé, n'épargnons rien pour la réparer et établir un nouveau principe. Si le bill n'est pas renvoyé au comité des bills privés et qu'il en revienne devant la Chambre, je m'opposerai énergiquement à ce que l'étude en soit poussée plus loin tant que ce comité-là n'en aura pas été saisi et ne l'aura pas approuvé. Cette attitude n'a rien que de fort raisonnable, et je me plais à espérer que ce sera celle d'un grand nombre de membres de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : J'avais bien raison de penser qu'il existait une règle comme celle dont j'ai parlé. L'article 101 des règlements de la Chambre est ainsi conçu :

Avant qu'un bill privé puisse être mis à l'étude par le comité auquel il a été renvoyé, un rapport doit d'abord avoir été présenté à ce comité par l'examineur, déclarant qu'il a examiné le bill et qu'il a annoté en marge de chaque article toute déviation des dispositions contenues dans le bill type; et afin d'assurer l'uniformité, l'examineur revisera et certifiera chaque bill privé adopté par les comités, ainsi que les rapports sur ces bills, avant qu'ils soient présentés à la Chambre.

Le comité des chemins de fer étant le seul, je crois, qui possède un bill type, je conseillerais au ministre des Chemins de fer et des Canaux de ressusciter cette chose si méprisée et depuis si longtemps oubliée pour que l'examineur la fasse servir de modèle à tous ces projets de loi au fur et à mesure qu'ils se présenteront. Je crois que l'examineur en question est M. Hartney.

L'hon. M. GRAHAM : C'est le secrétaire du comité.

L'hon. M. FOSTER : Le bill type lui est connu, et il est censé examiner tous les bills qui se présentent. Cette règle, on a peut-être plus l'habitude de la violer que de l'observer.

Au parrain du projet de loi je répondrai qu'il vient toujours un temps où l'on se rend compte des abus qui se glissent, et cette fois nous sommes obligés de protester, bien que le cas ne soit pas sans précédent. Il conviendrait, je crois, de réserver le bill.

M. COCKSHUTT : Les pouvoirs conférés par l'article 14 paraissent beaucoup plus étendus que ceux qu'il est sage de reconnaître à toute compagnie de chemin de fer. Pour ma part, je m'oppose à l'octroi d'une grande partie des privilèges que cet article tend à accorder. On me dira peut-être que j'aurais dû soulever cette objection devant le comité des chemins de fer; c'était en effet l'endroit convenable. Mais il est bon de rappeler que depuis deux ou trois semaines, le comité des banques et du commerce a tenu ses séances le même jour que le comité des chemins de fer, et comme je fais partie du premier, j'en suivais les séances au moment où le second étudiait le projet de loi. Si j'avais pu assister aux séances du comité des chemins de fer, je me serais assurément opposé à cet article.

Ce que le ministre nous a dit au sujet des charbonnages de la Pennsylvanie devrait nous apprendre à nous mettre sur nos gardes. Cette région doit nécessairement atteindre un haut degré de développement, et cela dans un avenir prochain; or, revêtue de tous ces privilèges, la compagnie pourra nuire considérablement aux intérêts de toute personne ou corporation exploitant des mines ou des forêts le long de sa ligne de chemin de fer; elle pourra établir un régime favorable à ses produits et faire des distinctions fort dommageables à l'égard de ceux de toute autre compagnie forestière ou minière. Il pourrait surgir une concurrence tout à fait déloyale.

N'en déplaise à l'honorable député de Strathcona (M. W. McIntyre), il m'est impossible de me rappeler un seul projet de loi à portée aussi vaste que celui-ci. Il en existe peut-être, mais je doute que l'on puisse relever en aucun autre bill un nombre aussi considérable de privilèges. L'honorable député a mentionné le bill relatif aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne crois pas qu'il y puisse trouver rien de semblable à cet article qui autorise la compagnie à faire toutes ces choses. Le projet de loi devrait être réservé jusqu'à ce que l'on ait élucidé ce point.

L'hon. M. GRAHAM : L'inconvénient que j'ai remarqué à notre comité des chemins de fer est le même que celui que j'a-