

dit, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit—et cela à une grande portée quant à la décision à laquelle le comité en est arrivé, qu'il étudierait cette question au cours de la vacance et que si, après cela, il constatait qu'on aurait dû accorder ces pouvoirs au Nord-Canadien il verrait à ce qu'on préparât un projet de loi modifiant le statut relatif aux chemins de fer, de façon à ce que toutes les compagnies jouissent du même privilège. J'ai approuvé absolument la décision à laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer en était arrivé, mais il semble odieux que le Parlement accorde à un petit nombre de compagnies des privilèges qu'il refuse d'octroyer aux autres compagnies de chemins de fer du Canada. Je signale à la Chambre toutes les circonstances qui se rapportent à cette question et, si nous pouvons rappeler le projet de loi, il est de notre devoir de le faire. Je demande instamment à la Chambre d'étudier ces projets de loi, se rendant ainsi, non seulement à l'avis de l'honorable ministre des Chemins de fer, mais à la décision unanime du comité des chemins de fer.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je regrette sincèrement n'avoir pu assister à cette réunion du comité des chemins de fer, ce qui fait que je ne connais aucun détail de cette question. Il semble qu'il existe une erreur quelque part et je demanderai au président du comité des chemins de fer, qui est présent ici, de nous renseigner sur ce point.

M. LENNOX: Malheureusement, je n'ai pas entendu les observations de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson), mais je comprends qu'il se plaint à propos de certains projets de loi que la Chambre a délibérés. J'ai passé la plus grande partie de la matinée à chercher à connaître ce qui était arrivé, et j'en ai agi ainsi parce que je ne connaissais pas personnellement les faits. Toutes les irrégularités dont parle mon honorable ami ont été commises depuis lundi dernier et depuis ce jour-là j'ai dû m'absenter pour affaires professionnelles. J'ai tâché aujourd'hui de recueillir tous les faits qui se rapportent à cette question. Les projets de loi dont on parle sont, si je ne me trompe, ceux qui portent les numéros 49 et 99. Je suis parfaitement convaincu maintenant qu'on a commis, jeudi soir, une erreur très sérieuse à propos de ces deux projets de loi. Ces derniers prévoyaient simplement une prolongation de délais lorsqu'ils ont été d'abord soumis à la Chambre et qu'ils ont été rapportés par le comité des chemins de fer qui devait les étudier et qui les a adoptés en la forme que l'on connaît. On les renvoya au Sénat qui proposa cer-

taines modifications et je n'ai besoin de ne référer qu'à deux de ces dernières, parce que ce sont les seules dont il s'agit maintenant. L'une stipulait que les compagnies de chemins de fer devaient examiner les propriétés dans le but d'empêcher qu'on ne les endommageât et dans celui d'aviser au moyen à prendre en vue de l'inspection des immeubles que les compagnies ne se proposaient pas d'acquérir. L'autre se rapportait au droit d'exproprier les immeubles soumis à une servitude. Lorsque ces projets de loi furent envoyés au Sénat pour que ce dernier les étudiât, le Sénat savait que dans le cas du projet de loi relatif au tunnel de Montréal—ce n'est pas exactement le titre que porte ce projet de loi, mais c'est bien la description qu'on en peut faire—le comité des chemins de fer a accordé ces deux privilèges que le comité du Sénat a inscrits à ces projets de loi.

Deux ou trois jours plus tard, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien présentait un projet de loi qui réclamait, en vérité, le même privilège et qu'on renvoyait à l'étude d'un sous-comité dont mon honorable ami (M. Emmerson) faisait partie—et le comité décida qu'il n'était pas opportun de se rendre à cette demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, bien que cette requête fût plus restreinte que ne l'est celle qu'on trouve à ces projets de loi, puisqu'elle ne s'appliquait qu'aux améliorations à faire dans le cas de la gare de la rue Windsor.

Toutefois, le comité a cru qu'il n'était pas juste d'accorder ce privilège avant d'entendre les parties intéressées et c'est pour cela qu'on donna avis à ces dernières de comparaître devant le comité. J'ignore si elles ont ou non comparu, mais, quoi qu'il en soit, elles avaient reçu cet avis. Le sous-comité décida de se rendre à la demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans cette mesure: il ne permettait pas à la compagnie de pénétrer, afin d'en faire l'inspection, sur les immeubles qu'elle n'avait pas l'intention d'acquérir, mais il accordait à la compagnie le droit d'exproprier une servitude, et cela, simplement dans le cas de la gare de la rue Windsor.

Mais, pour protéger le public, on a stipulé que l'exercice de ce droit serait subordonné aux dispositions législatives établies à l'avenir sur ce point,—c'est l'article 9 de la loi du chemin de fer canadien du Pacifique qui autorise la compagnie à acquérir par voie d'expropriation un droit de servitude—et l'article 11 porte:

L'exercice du pouvoir conféré par l'article 9 de la loi est subordonné à toute loi générale des chemins de fer adoptée à l'avenir relativement à l'expropriation, par les compagnies de chemins de fer de tout droit de servitude, droit de passage ou autres privilèges possédés sur tous terrains quelconques ou