

l'avis que l'on enlève, pour un laps de temps bien court, une année tout au plus, le droit imposé sur cet article. Cela ne porterait pas préjudice aux industriels canadiens, mais permettrait aux compagnies de chemins de fer de se procurer les rails dont elles ont besoin pour terminer, au cours de cet été, tous leurs travaux de construction, ce qui permettrait aux cultivateurs de l'Ouest de jouir des avantages qu'offre un chemin de fer, avantages dont ils ont si instamment besoin.

MODIFICATIONS AUX PROJETS DE LOI EMANANT DU SENAT.

M. EMMERSON: J'ai fait allusion ce matin à cette demande par laquelle on veut savoir si la législation adoptée par des comités sera soumise à la Chambre telle qu'arrêtée par ces comités et par la Chambre, ou si l'on permettra que des erreurs se glissent dans cette législation de façon à modifier complètement la décision à laquelle le comité en est venu. Je ne suis pas responsable de la législation arrêtée, mais je crois qu'il est de mon devoir de signaler à l'honorable premier ministre et à l'honorable ministre des Chemins de fer un incident particulier qui s'est produit le 26 mars:

M. Blain, du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, présente le treizième rapport dudit comité, ainsi conçu:

Votre comité a examiné les projets de loi ci-après, et décide de vous en faire rapport sans modifications:

Le 1er (bill n° 61) (lettre A2 du Sénat), relatif à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent;

Le 2e (bill n° 172) (lettre P3 du Sénat), relatif à la compagnie du Canal Maritime de Saint-Clair à Erié.

Votre comité a aussi pris connaissance des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (bill n° 49), relatif à la compagnie du terminus central de Montréal; il recommande que la Chambre adopte les modifications contenues au nouvel article 1er et aux dispositions A, B et E qu'on y trouve, mais que les modifications contenues aux dispositions C et D ne soient pas approuvées pour la raison que les dispositions contenues à ces articles sont importantes et ont une portée très étendue, et que, tenant compte de la phase avancée de la session, le comité constate qu'il lui est impossible d'étudier ces dispositions comme il le faudrait le faire.

A la page 768 des Procès-Verbaux, on trouve ce qui suit:

Les modifications apportées par le Sénat aux projets de loi suivants ont été examinées et adoptées en partie dans le cas du projet de loi (bill n° 49) concernant la compagnie du terminus central de Montréal et dans celui du projet de loi (bill n° 99) relatif à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal.

La Chambre a adopté suivant la procédure ordinaire ces deux projets de loi. Il s'agissait simplement de renouveler les statuts constituant civilement ces deux com-

pagnies. On les soumit au Sénat qui les modifie en y apportant certains changements relatifs au droit d'exproprier certaines servitudes contenu dans un projet de loi relatif au chemin de fer canadien du Nord et qu'on lui avait soumis pour qu'il l'approuvât. Le Sénat renvoya à la Chambre le projet de loi ainsi modifié et cette dernière en renvoya l'étude au comité des chemins de fer qui décida, à l'unanimité, qu'il ne pouvait accepter ces modifications. Celui qui remplissait la fonction de président du comité soumit à la Chambre un rapport conforme à cette décision.

Lorsque cette question fut soumise à la Chambre siégeant en comité général, on ne souleva pas d'objection. Je n'ai pas rencontré un seul député qui eût la moindre connaissance que la Chambre, siégeant en comité général, eût décidé d'inscrire à nouveau ces dispositions à ce projet de loi.

Il doit y avoir eu négligence quelque part. Si je ne me trompe, c'est l'honorable ministre des Chemins de fer qui est responsable dans le cas d'un projet de loi de cette nature et il est certain que la procédure suivie en cette Chambre dans le passé était que le président du comité des chemins de fer devait toujours surveiller les discussions auxquelles ces projets de loi pouvaient donner lieu après que le comité eut soumis à la Chambre la conclusion à laquelle il en était arrivé. Voilà ce que l'on n'a pas apparemment fait dans cette circonstance et, bien que cette question ne m'intéresse pas personnellement et que je ne m'en préoccupe qu'en ma seule qualité de membre de cette Chambre chargé de voir à ce que la législation que les comités adoptent subissent toutes les étapes de la procédure, j'ai senti qu'il était de mon devoir de signaler à la Chambre les circonstances qui se rattachent à ce projet de loi. J'ignore si l'honorable ministre des Chemins de fer était présent à cette séance du comité des chemins de fer où l'on a délibéré ce projet de loi, mais je lui rappellerai que le Nord-Canadien a obtenu un statut semblable dans une certaine circonstance.

Le lendemain cette compagnie s'adressait au comité des chemins de fer pour en obtenir des pouvoirs semblables et l'étude de sa requête fut renvoyée à un sous-comité. Ce dernier prit connaissance de la requête. On représentait que ces pouvoirs, ayant été accordés au Nord-Canadien, on pouvait les octroyer également au Pacifique-Canadien.

Il pouvait y avoir une apparence de justice dans la raison invoquée, mais, ignorant les principes d'équité sous ce rapport, le sous-comité a proposé au comité des chemins de fer de ne pas accorder ces privilèges spéciaux, bien qu'on les eut concédés au Nord-Canadien et le comité des chemins de fer se rendit à ces raisons du consentement, m'a-t-on

M. TURRIFF.