

L'honorable M. SPROULE: Ou en le critiquant de nouveau parce que le nom de ce bill privé apparaît dans le bill des subsides, alors qu'il n'est plus possible de l'amender.

L'honorable M. WATSON: Je croyais que ce bill privé serait soumis au Sénat comme une proposition de loi séparée, et j'ai appris, il n'y a que quelques minutes, que ce bill serait inclus dans le bill des subsides, et j'étais sous cette impression parce qu'il a été adopté par la Chambre des communes comme un bill séparé. Je croyais que la même procédure, et rien de plus, serait suivie dans le Sénat relativement à cette mesure; mais ce bill privé, comme je viens de le dire, est inclus dans le bill des subsides et la présente occasion est la première qui me soit offerte pour exprimer mon opinion sur ce fait.

L'honorable M. SPROULE: La question discutée par vous était soumise à la Chambre, hier soir.

L'honorable M. WATSON: Non.

L'honorable M. SPROULE: Oui, puisque le bill dit: "donner le pouvoir au gouvernement d'acquérir ces chemins de fer." C'était, donc, le temps de soulever des objections contre cette disposition.

L'honorable M. WATSON: Le règlement ne me défend pas de soulever maintenant mes objections.

L'honorable M. SPROULE: La chose n'est pas maintenant aussi convenable, puisque ce bill fait maintenant partie du bill des subsides.

L'honorable M. WATSON: Je me plains de cette confusion, et je m'attendais que ce bill nous serait soumis séparément.

L'honorable M. SPROULE: C'est ce qui a été fait, hier.

L'honorable M. WATSON: Non.

L'honorable M. SPROULE: Et c'était alors le temps de soulever des objections. Puisque ce bill fait maintenant partie du bill des subsides que le Sénat ne peut amender et que le Sénat pourrait seulement rejeter in toto—ce qui n'a jamais été fait par aucune Chambre haute du parlement impérial ou du parlement du Canada—il me semble, je le répète, qu'il est un peu tard pour discuter la disposition du bill que j'ai mentionnée, il y a un instant.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois et adopté.

UNE ATTAQUE CONTRE LE SENAT.

L'honorable M. DANDURAND: Avant que la Chambre s'ajourne, je désire attirer l'attention sur un bill renvoyé au comité des chemins de fer du Sénat pour le soumettre à un nouvel examen. Ce bill est le n° 87, intitulé: Loi modifiant la loi des chemins de fer. Le comité n'a pas rapporté ce bill, et mon attention a été attirée sur ce fait par un article publié dans le "Citizen" de ce matin. Ce dernier attaque violemment le Sénat parce qu'il aurait refusé de s'occuper du bill en question. L'article du "Citizen" se lit comme suit:

Le Sénat et les intérêts publics.

La principale chose à dire du Sénat, durant la présente session, n'est pas de nature à jeter du lustre sur ce corps, ni sur le pays. Aux dernières heures de ses délibérations, il eût été bien inspiré en ne permettant pas au comité des chemins de fer d'accroître le discrédit en lequel cette assemblée législative, presque intolérable, est tombée.

Le comité des chemins de fer du sénat a recommandé une prorogation de vie à des chartes de chemins de fer non utilisées et détenues par certains particuliers dans la péninsule du Niagara. D'un autre côté, il a empêché l'adoption de l'amendement à la loi des chemins de fer, adopté par la Chambre des communes, et dont l'objet était de conférer à la commission des chemins de fer le pouvoir de déterminer l'emplacement ou tracé final des lignes de chemins de fer.

L'effet de l'action du comité des chemins de fer du Sénat est d'accorder des privilèges spéciaux à un certain groupe de particuliers et d'administrer une rebuffade, ou un croc-en-jambe, aux partisans de l'étatisation des services d'utilité publique en frappant la commission dite "the Ontario Hydro-Electric Commission". Les contribuables de l'Ontario et du Canada en général souffriront-ils cette rebuffade du Sénat?

Les raisons sur lesquelles est appuyé l'amendement (c'est-à-dire, le bill n° 87) à la loi des chemins de fer, ont été exposées déjà, durant la présente session, dans la Chambre des communes. Cet amendement a virtuellement pour objet de revêtir de nouveau la commission des chemins de fer du pouvoir dont elle a primitivement joui en vertu de l'article 123 de la loi des chemins de fer de 1903. Cette loi fut mutilée en 1906 par un amendement ayant évidemment pour objet de servir les fins politiques de quelques-uns.

Le présent amendement, qui est le bill n° 87—proposé durant la présente session—priverait, en effet, en rétablissant la loi de 1903, les courtiers politiques des occasions qu'ils avaient d'exploiter certains privilèges spéciaux aux dépens du public.

Cette attaque dirigée contre le Sénat est tout à fait injustifiée. Pour ce qui me concerne, je ne connais rien de la discussion qui a eu lieu dans le comité des chemins de fer sur la disposition contenue dans deux bills d'intérêt privé, et à laquelle l'article que je viens de citer fait allusion, et qui proroge le délai alloué pour l'achèvement