

M. LENNOX : On en fera ce qu'on voudra, mais je dirai ma pensée. J'avais abordé ce sujet l'autre jour ; mais il a assez d'importance pour que j'y revienne aujourd'hui. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre l'honorable député de Cornwall (M. Pringle), mais, par ce qui s'est dit depuis que je suis entré dans la Chambre, j'ai cru m'apercevoir qu'il avait présenté les choses sous un jour quelque peu différent.

M. HAGGART : Il n'a pas encore pris la parole.

M. LENNOX : Alors son silence a dû parler pour lui.

Il n'est pas question de règle générale à établir, mais de savoir ce que nous allons décider pour un cas où les fonds publics sont engagés ; et je dis que, dans une circonstance comme celle-ci, nous avons parfaitement le droit d'ordonner que les directeurs seront sujets britanniques ou de permettre qu'ils soient étrangers.

M. PRINGLE : L'honorable député ignore-t-il que cet article a été supprimé ? La majorité des directeurs devront être sujets britanniques, et ils sont autorisés à exploiter ce petit tronçon de chemin de fer par l'intermédiaire de trois délégués, choisis parmi eux. J'ai consenti à cela.

M. LENNOX : Je ne connaissais pas encore ce changement. Quoi qu'il en soit, nous nous opposons à ce qu'il soit fait des lois pour l'intérêt particulier de certaines compagnies ; nous voulons que toutes les compagnies soient régies par la même loi, et que cette compagnie ait à se conformer à la loi générale adoptée il y a un an. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner cet amendement dont parle l'honorable député, mais je suppose bien que l'on s'est écarté de la loi générale des chemins de fer, et, en ce cas, il ne faudrait pas l'adopter. Nous avons placé de grosses sommes dans ce chemin de fer.

Peut-être ne pourrai-je mieux faire que de lire quelques lignes d'un article de M. Pettypiece, publié il y a une couple d'années dans le "Canadian Magazine", sur la taxation des chemins de fer canadiens. Voici ce que dit M. Pettypiece :

Autre exemple : à Cornwall, les deux sections du chemin de fer de New-York à Ottawa, celle de la province d'Ontario et celle de l'Etat de New-York, se trouvent reliées par un pont jeté sur le Saint-Laurent. La partie du pont qui regarde New-York est évaluée à \$40,000 et paye une taxe basée sur ce chiffre ; du côté d'Ontario, pas d'imposition. Sur la partie du chemin qui va de Cornwall à New-York, le prix du voyage est de 2 cents par mille ; dans Ontario, il est de 3 cents. Le pont, pour la partie qui se trouve dans l'Etat de New-York, n'a reçu aucune aide du gouvernement ; dans Ontario, il a reçu \$125,000 des gouvernements fédéral et provincial.

Tout ce que je veux, c'est que cette ligne soit gouvernée par la loi générale des chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN.

M. PRINGLE : La demande des propriétaires de ce chemin me paraît très raisonnable d'autant plus que sa construction date d'une époque où la loi n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, j'ai accepté la proposition du ministre des Chemins de fer et j'ai consenti à la suppression de l'article 1er du bill. La raison qui nous a fait demander d'y substituer le nouvel article, c'est que l'acte de constitution de cette compagnie exige qu'il y ait un bureau de neuf directeurs.

Comme je le disais l'autre soir, cette ligne est très courte ; elle s'étend de Cornwall à Ottawa. Elle n'a que peu ou point d'utilité pour les grandes compagnies de chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, dont les voies traversent la province d'Ontario. Elle est utile à la compagnie du New-York-Central seulement, laquelle a acheté des porteurs d'obligations le réseau existant au sud du fleuve Saint-Laurent. La compagnie est sur le point de dépenser près de \$400,000, à ce qu'on me dit, pour faire de sa ligne un chemin de premier ordre.

Il semble que le désir de certains députés soit de mettre le New-York-Central dans l'impossibilité de rien faire dans ce pays. Ce n'est pas ainsi que nous devrions accueillir le capital américain. Déjà nous avons pu constater les splendides résultats que ce capital a produit parmi nous. Voyez la ville de Hamilton et les entreprises colossales exécutées par le capital américain. Il en est à peu près de même pour d'autres villes un peu partout au Canada.

Je veux bien que les nôtres soient protégés, mais il doit être possible en même temps d'encourager les Américains à venir chez nous placer leur argent. Ces placements, ce sont nos lois qui les régiront.

Certains députés semblent craindre que, si le New-York-Central vient ici exploiter ce chemin de 56 milles de long et qu'il y dépense quelque 400,000 dollars en améliorations, il n'en résulte un grave préjudice pour le Canada. Tout ce que je puis leur dire, c'est que nous sommes assez bien protégés par l'acte des chemins de fer de 1903, en particulier par les articles 23, 24 et 25 qui donnent à la commission des chemins de fer des pouvoirs fort étendus sur toute compagnie de chemins de fer faisant affaires dans ce pays.

C'est avec beaucoup de répugnance que j'ai consenti à cet amendement. Je pensais bien que l'on nous accorderait l'exemption demandée. Mais, comme il nous a paru qu'il y avait des objections à cela, nous avons accepté la nouvelle disposition qui autorise simplement le bureau des directeurs à charger trois d'entre eux de l'administration de ce chemin. Le pays a intérêt, je crois, à ce que le New-York-Central soit autorisé à faire administrer et exploiter ce chemin par l'intermédiaire de ces trois directeurs. Ainsi, la loi générale ne souffre aucune atteinte.

M. FOSTER : J'ai combattu ce bill devant le comité des chemins de fer, à raison