

dérée comme un ami. Si nous devons nous servir du mot "ami," il devrait être défini dans l'article des définitions.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Il me semble que le présent bill a pour objet d'empêcher la commisison d'exercer tout pouvoir ou toute autorité qu'elle a en faveur de toute personne. En conséquence le mot "ami" s'appliquerait à toute personne. C'est là le sens qu'on pourrait lui donner. Je ne pense pas que le mot "ami" puisse prêter à objection, comme l'ont dit mes honorables amis. Le meilleur moyen est de des empêcher d'exercer toute influence. Je ne partage pas la manière de voir de mon honorable ami de Marshfield. En tout cas, il est bien possible que les mots qui obligent les compagnies de chemins de fer à donner des permis de circulation gratuite ne se trouveront plus dans le bill lorsqu'il sera adopté. Il sera donc facultatif pour la compagnie d'accorder ou non des permis de circulation gratuite.

L'honorable M. POIRIER : Je regrette de différer d'opinion avec mon chef, mais moi, je remplacerais le mot "ami" par "toute personne." Si vous laissez ici le mot "ami," il peut arriver que les commissaires soient exposés à payer l'amende s'ils ont favorisé quelqu'un. Supposons qu'ils aient favorisé quelqu'un ; tout ce qu'ils auraient à faire, pour se disculper, ce serait de prouver que la personne qu'ils ont favorisée n'était pas un ami dans le sens absolu du mot "ami," et assurément ils auraient le bénéfice du doute. Je ne vois plus aucune objection, si les mots "toute personne" y sont substitués.

L'honorable M. McMULLEN : Je suis prêt à accepter le changement, s'il est considéré comme une amélioration.

L'honorable M. SCOTT : Supposons que l'article dise "toute personne." Est-ce que cela ne serait pas suffisant?

Tout membre de la commission acceptant un don ou une faveur pour lui-même ou pour toute autre personne ou exerçant son influence en faveur d'une personne ou d'une compagnie de chemin de fer pour lui faire obtenir une position, ou une faveur perdra son mandat comme membre de la commission.

L'honorable M. YOUNG : J'aimerais à savoir jusqu'où cela irait ? Supposons que cette commission des chemins de fer soit invitée à dîner à la maison d'un ami, soit

arrêtée en chemin par une tempête de neige. Ce serait une faveur.

L'honorable M. SCOTT : Non, ce serait un acte de charité.

L'honorable M. YOUNG : Nous pourrions aussi appliquer cet article aux juges et aux membres du Sénat. Ceux-ci devraient tomber aussi sous l'empire de ce même article quant aux parents et aux amis. Si le remède est bon dans un cas, nous devrions l'appliquer à tous ceux qui servent le public. S'il est bon et nécessaire dans ce cas-ci, je ne vois pas pourquoi nous ne l'insérions pas aussi dans les autres actes ; je pense que cet article est très mesquin.

L'amendement est adopté et l'article adopté tel qu'amendé.

Article 195, paragraphe (g).

L'honorable M. BEIQUE : Je proposerai que ce paragraphe soit retranché et remplacé par le paragraphe quatre, qui se lit comme suit :

Pourvu, en outre, que chaque fois qu'une cité, ville ou village érigé en municipalité désire faire passer sous terre les lignes de télégraphe, de téléphone ou celles affectées à la transmission de la lumière, de la force motrice ou de l'électricité, la commission peut, à la demande de telle cité, ville ou village érigé en municipalité, exiger que la compagnie fasse ainsi passer sous terre ses lignes ou fils, et abroger le droit accordé par cet article ou par une loi spéciale, d'attacher leurs lignes à des poteaux dans telle cité, ville ou villages érigé en municipalité, le tout aux conditions déterminées par la commission.

L'honorable M. SCOTT : Est-ce que ceci devra s'appliquer pour le passé comme pour l'avenir ?

L'honorable M. BEIQUE : Pour l'avenir et le passé.

L'honorable M. SCOTT : Nous changeons des conditions dont nous ne connaissons rien. Naturellement les municipalités ont fait des arrangements, et les compagnies ont reçu des octrois en vertu d'actes adoptés par les législatures provinciales, et elles agiraient d'une manière arbitraire si elles intervenaient. Les compagnies importantes sont la "Great North-western"—je suppose que c'est elle qui fait la plus grande somme d'affaires—avec la "Montreal Company", qui s'est fusionnée avec la "Great North-western".

Hon. M. POIRIER.