

que la chose présente beaucoup de difficultés. Cependant je ne suis pas certain qu'on ne pourrait pas prendre plus de soins, et qu'une inspection ne serait pas avantageuse pour s'assurer si, escomptés à part, les conditions stipulées dans l'Acte des banques sont remplies; mais ce dont je suis certain, c'est qu'en pratique, notre loi criminelle demande à être rendue plus rigoureuse.

Des personnes à qui avait été confié l'argent des déposants et des actionnaires, ont commis des actes qui auraient dû être sévèrement punis. En Angleterre et aux États-Unis, des actes de cette nature ont été très sévèrement punis. Bien que je ne croie pas nécessaire d'amender notre loi criminelle, je considère qu'il est urgent, dans ce cas et plusieurs autres, que le gouvernement canadien prenne au plus tôt des mesures pour obtenir l'extradition des criminels de cette nature. Cela serait une grande garantie de plus pour nos institutions financières.

En somme, je dois dire que mon honorable ami a soulevé un débat très intéressant sur cette question, et comme il nous a procuré l'avantage d'entendre des remarques d'une grande valeur, il pourrait se rendre à la demande de l'honorable premier ministre; mais c'est à lui qu'il appartient d'en décider.

J'espère que le ministre des finances et le premier ministre, qui a déjà été ministre de la justice et qui a toute qualité pour s'occuper de la question, vu sa grande expérience passée dans les affaires de banque, prendront en considération les remarques de mon honorable ami quant à la nécessité de rendre plus rigoureuse notre loi criminelle; j'espère aussi qu'ils ne dédaigneront pas ce que j'ai dit, car en faisant ces additions au traité d'extradition, ils rendront de grands services aux déposants et aux actionnaires de ce pays.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je crois avoir déjà déclaré dans cette Chambre, qu'on est actuellement à négocier un traité d'extradition entre l'Angleterre et les États-Unis. J'espère qu'il entrera bientôt en opération, et je crois qu'il comprendra toutes les infractions à la loi criminelle.

M. IVES: J'admets pleinement avec l'honorable chef de l'opposition qu'il serait difficile de formuler une disposition sous forme d'amendement à la loi des banques, qui empêcherait les directeurs de banques d'é luder la disposition qui les oblige à disposer de leur capital nul et improductif; mais je crois cependant qu'il serait possible d'y arriver. Je crois que l'on pourrait surmonter cette difficulté concernant le transport des biens pour hypothèque en obligeant les directeurs à vendre ces biens argent comptant. Si nous avions une disposition comme celle-là qui nous débarrasserait de l'actif considéré comme mort et improductif, et un amendement à la loi criminelle qui aurait pour effet d'engager les directeurs à être plus prudents, — les deux opérant ensemble feraient du bien; sous n'importe quel amendement à la loi criminelle, il serait très facile pour les directeurs de se cacher derrière leur capital nul et improductif pour faire paraître leurs états réellement tels qu'ils les déclarent dans leurs rapports au gouvernement.

Motion rejetée.

COMMUNICATIONS PAR VOIE FERRÉE AVEC OTTAWA.

M. LANDERKIN: Je demande, —

Un état indiquant les sommes qui ont été fournies au chemin de fer Canada-Central entre Ottawa et Brockville, soit par le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial de l'Ontario, ou par les municipalités qui se trouvent sur le parcours de cette ligne de chemin de fer; aussi, un état similaire concernant le chemin de fer d'Ottawa et du Saint-Laurent entre Ottawa et Prescott, ainsi que les conditions sous lesquelles ces subventions ont été faites à ces deux chemins de fer; et aussi un état du service des convois sur ces deux lignes.

Mon attention a été appelée sur cette question en venant à Ottawa. J'ai trouvé que le service des convois sur une de

Sir RICHARD CARTWRIGHT

ces lignes au moins était bien différent de ce qu'il était autrefois. Je pourrais dire, pour l'information de la Chambre, qu'en venant ici par le chemin de fer le Grand-Tronc, nous sommes partis de Toronto à dix heures du soir et que nous sommes arrivés à Brockville, ayant parcouru une distance de 225 milles dans environ sept heures. Nous avons alors pris le train à Brockville et nous ne sommes arrivés à Ottawa qu'à onze heures, ce qui fait que nous avons pris presque autant de temps pour franchir une distance de 70 milles que pour parcourir celle de 225 milles. Nous n'avons eu ni accident ni retard sur le plus court chemin. Le train était apparemment un train mixte. J'apprends qu'il n'y a que des trains mixtes sur la ligne; que les trains rapides qui faisaient autrefois le service sur la ligne et sur le chemin de l'Ottawa et du Saint-Laurent ont été supprimés, et que le service général a dégénéré.

Je désire vérifier dans l'intérêt du peuple de ce pays quels placements le peuple a faits dans cette entreprise, quels placements y a faits le gouvernement du Canada, et aussi quels placements y a faits le gouvernement de l'Ontario. Je veux voir pourquoi les droits acquis du peuple, s'il a quelques droits acquis, ne sont pas respectés.

Les honorables membres de cette Chambre savent bien que peut-être il n'y a jamais eu de session — il n'y en a jamais eu, à ma connaissance — pendant laquelle nous avons reçu nos malles aussi irrégulièrement que pendant cette session. Nous ne pouvons compter — avec aucune règle de certitude — recevoir nos malles à une époque déterminée. Autrefois les convois arrivaient à l'heure, nous recevions les malles régulièrement, les raccordements se faisaient bien, et il y avait bien peu de sujets de plainte. Les raccordements se faisaient d'ordinaire régulièrement, entre les lignes d'entier parcours et les chemins locaux qui faisaient le service public pour les municipalités dans lesquelles ils avaient été construits. Je veux savoir jusqu'à quel point la différence est due au changement de politique dans l'administration de ces chemins. J'aimerais à savoir si c'est à cela que nous devons le fait que l'on a cessé de se servir de nos chemins de fer locaux, que les intérêts de ces chemins de fer ont été sacrifiés, et que les intérêts du peuple dans ces chemins ont été négligés, comme ils le sont dans beaucoup d'endroits. Il ne s'agit ici que d'un cas particulier. D'autres faits sont présents à mon esprit, et je pourrais demander les documents qui s'y rapportent, afin d'appeler l'attention de la Chambre sur ces choses, non pas dans le but de me plaindre, mais pour voir si nous ne pourrions pas trouver un remède.

Ce pays a donné des secours considérables au chemin de fer du Pacifique. Il a contribué très largement à la construction, au maintien et à l'équipement du chemin de fer du Pacifique, qui a acquis ces deux lignes. Quand cela conviendra à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, elle fera circuler les trains qui lui plairont, sans consulter les intérêts, la commodité ou le bien-être de la population avoisinant ces lignes de chemin de fer. N'y a-t-il aucun moyen de faire cesser cet état de choses? Si le gouvernement subventionne largement ces chemins de fer, n'a-t-il aucun contrôle sur eux? Autrefois, lorsque les chemins étaient sous le contrôle des municipalités, chaque membre de cette Chambre se souviendra que le service que nous avions sur les chemins du Saint-Laurent et d'Ottawa et d'Ottawa et de Brockville était mieux fait. Les endroits que desservent ces lignes sont loin de n'avoir pas d'importance. Ce sont ces chemins qui desservaient la ville d'Ottawa et la campagne entre Ottawa et Brockville. Il n'est que naturel que la population de cette partie du pays attache un profond intérêt à voir à ce que les droits locaux ne soient pas mis de côté par une politique qui a arraché les droits locaux des chemins de fer locaux pour les concentrer tous dans les chemins de fer de la Confédération. Si c'est là un des résultats de cette politique qui a été inaugurée ici il y a deux ou trois sessions, il est bon que le peuple de