

dre possession de la partie du chemin se trouvant dans les limites de cette municipalité, et les péages ont été abolis. La disposition de ces barrières a été certainement une grande amélioration, non seulement pour Westmount mais aussi pour le public en général. Tout le monde admet que, dans le voisinage d'une grande ville comme Montréal, ces barrières doivent être considérées comme absolument démodées, et le public en désire la disparition.

Cependant, je ne conseillerais pas d'effectuer ce changement, à moins qu'on nous assure que les routes actuellement comprises dans la juridiction de la Commission seront toujours tenues en aussi bon état qu'elles le sont maintenant. Je ne suis pas prêt à dire que la commission de Montréal a négligé sous ce rapport. Au contraire, il est généralement admis que la commission des chemins à barrières de Montréal a contribué dans une grande mesure à l'amélioration des routes sur l'île de Montréal, et les cultivateurs des environs de Montréal n'ont eu qu'à se féliciter de cet état de choses. Je ne veux pas du tout aborder cette question. Je viens tout simplement informer la Chambre que la ville de Westmount désire maintenant avoir la haute surveillance de ses propres chemins, et afin d'y arriver elle demande d'acheter un certain nombre d'obligations détenues par le gouvernement. Le but de la ville de Westmount, en se portant acquéreur de ces obligations, c'est de pouvoir les offrir comme compensation équivalente de la créance de la commission créée par l'échange. La ville de Westmount a déjà offert à la commission de lui payer le capital de l'échange. La commission a refusé d'accepter cette offre, en alléguant qu'elle n'avait pas le droit d'aliéner tout ou partie des chemins dont elle a la gestion. Un statut a été passé par la législature de Québec autorisant la ville de Westmount à payer ce capital, mais la commission n'en a pas moins persisté dans son refus. La ville de Westmount désire maintenant acheter un nombre d'obligations égal à la communtation consentie avec la commission. Il y a eu, je crois, une correspondance échangée à ce sujet entre la ville de Westmount et le ministre des Finances et je désirerais que copie de cette correspondance fût déposée sur le bureau de la Chambre. Je crois que la ville de Westmount a parfaitement le droit de prendre les mesures nécessaires pour chercher à améliorer sa situation, et je crois aussi qu'on devrait lui fournir les moyens d'obtenir la gestion de ses propres routes.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Bien entendu, je n'ai aucune objection à accéder à la demande de mon honorable ami d'Hochelega. La correspondance en question sera donc déposée sur le bureau de la Chambre. Ce que je puis me rappeler, en tout cela, c'est que la ville de west-

mount nous a demandé de fixer un prix pour une partie des obligations de la Commission des chemins à barrières de Montréal. Nous n'avons pas cru qu'il serait sage de fixer ce prix; mais nous étions prêts à accueillir toute proposition qui nous aurait été faite, pour étudier la question, par les autorités provinciales, les municipalités, ou autres autorités chargées de l'administration des chemins. Par conséquent, je le répète, nous n'avons pas cru qu'il serait sage de fixer un prix à la ville de Westmount pour une partie de ces obligations. Dans tous les cas, la correspondance en question sera déposée incessamment sur le bureau de la Chambre.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Cette motion nous offre un nouvel exemple de la nécessité où se trouve le gouvernement d'intervenir dans les affaires de cette Commission de chemins à barrières de Montréal. La situation de Westmount est très particulière. Elle a échangé les péages sur une partie considérable de ce qui était autrefois une route vicinale, transformée aujourd'hui en une rue importante de cette municipalité, pour une certaine somme payée aux syndics de la commission des chemins à barrières de Montréal. Cette municipalité paie chaque année une certaine somme qui est supposée représenter une partie des obligations actuellement en la possession du gouvernement, et qui est aussi supposée être l'intérêt dû chaque année au gouvernement du Dominion. Cependant, cet intérêt n'est pas payé au gouvernement du Dominion. On le garde et on s'en sert pour l'administration de la partie du chemin restée à la charge de la commission. La ville est en outre obligée, par son contrat, de tenir en parfait état cette partie même du chemin qui est administrée par la commission, et sur laquelle elle n'a aucune juridiction. C'est à elle de faire exécuter tous les travaux nécessaires, comme le creusage des tranchées pour les conduites d'eau et de gaz, la construction des trottoirs et des pavés. Et elle ne peut exercer aucun droit de propriété, car la rue ne lui appartient pas, et ne lui a jamais été transférée en vertu d'un titre qui permettait de la considérer comme les autres rues de la municipalité. Ainsi que je l'ai déjà dit souvent, ces débetures ou obligations ne valent rien, parce qu'on ne peut rien en retirer. Le seul recours que pourrait avoir le détenteur, qui est ici le gouvernement du Dominion, ce serait de prendre possession du chemin et de nommer un receveur pour percevoir les péages. Ces péages pourraient payer une partie de l'intérêt, mais, d'un autre côté, le chemin serait absolument négligé, et cet état de choses ne pourrait pas se maintenir pendant plus de un mois ou deux. Ainsi donc, ces obligations ne valent absolument rien sur le marché. La ville de Westmount a demandé au ministre des Finances de fixer une valeur pour les obligations se rattachant à la partie du chemin qu'elle détient en vertu d'un titre