

lui soumet. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) affirme à bon droit qu'on adresse au ministère des Chemins de fer et des Canaux des réclamations qu'il est impuissant à régler, quand bien même le ministre et tous ses collègues désireraient les régler. La question se pose : sommes-nous responsables ? La loi régissant l'exploitation des chemins de fer d'Etat, nous rend-elle responsables ? Si nous ne sommes pas responsables et que la question soit soumise au ministère de la Justice, comme elle doit l'être, alors le ministère est tenu de par la loi de déclarer que nous ne saurions faire ces paiements ; et d'ailleurs, si toutes ces conditions étaient écartées, l'auditeur général ne nous autoriserait pas à faire les paiements en question. Si les députés comprenaient parfaitement la situation, il ne feraient pas valoir contre le ministère des Chemins de fer, tant de griefs se rattachant à des réclamations en souffrance que bien souvent le ministère est tout à fait impuissant à régler, si disposé qu'il soit à redresser ces griefs.

Au cours de cette session-ci, nous avons apporté à la loi un amendement tendant à rendre dans la mesure du possible, la loi des chemins de fer applicable au paiement de ces réclamations par le gouvernement. Cet amendement atténuera peut-être cette difficulté dans une certaine mesure ; mais ces réclamations devront encore sans doute, à l'avenir, être soumises à la cour de l'échiquier, comme elles l'ont été par le passé, bien qu'il soit plus facile de cette façon d'atteindre les causes des griefs. Ainsi, lorsque des bestiaux seront tués sur la voie ferrée, le règlement de la réclamation deviendra plus facile pour les propriétaires parce que, par suite de la modification apportée à la loi, les conditions sous lesquelles les bestiaux peuvent passer sur la voie ne sont plus les mêmes que jadis. J'en conviens, il y a ici une lacune, non pas dans l'administration du service ; mais par suite de la situation créée par la loi régissant les chemins de fer de l'Etat, le département s'est trouvé dans l'impuissance de régler certaines réclamations, si désireux que fût le ministre de faire droit à ces réclamations.

La situation nouvellement créée, parera à quelques-unes des difficultés, car je tiens à le déclarer ici, le ministère ne vise nullement à esquiver sa responsabilité dans le règlement des créances légitimes, quand bien même d'après la teneur même de la loi, il n'existerait pas de responsabilité civile. On m'a signalé plusieurs réclamations que j'aurais très volontiers réglées ; j'entends des réclamations se rattachant à des blessures corporelles très graves, même mortelles, mais il n'existait point de responsabilité civile, et la Chambre ne devra pas s'étonner si, avant la clôture de la session, je lui demande de voter quelque crédit affecté au paiement de réclamations pour lesquelles il n'existe aucune responsabilité civile, mais qui s'impose au Parle-

M. GRAHAM.

ment, au point de vue de l'équité et de l'humanité. Pour en revenir au texte du projet de résolution :

La Chambre est d'avis que les noms : réseau de l'Intercolonial et réseau de l'île du Prince-Edouard soient supprimés et remplacés par celui de Réseau interprovincial.

Sans aborder la question des frais afférents au transfert du matériel roulant de l'Intercolonial, je présenterai une observation. On dira peut-être que les noms importent peu, mais quand il s'agit d'une exploitation commerciale au Canada ou ailleurs, le nom de la compagnie ou de la raison sociale passe à juste titre pour une des plus précieuses ressources de cette exploitation. C'est une marque de commerce, et ce nom est bien représentatif de certaines choses ; car, longtemps après la disparition des fondateurs de la compagnie ou des sociétaires, leurs noms figurent encore à l'affiche, afin que la situation acquise sous le nom primitif puisse se conserver. Ainsi en est-il de l'Intercolonial. C'est un chemin de fer d'Etat ; dans le monde entier on connaît notre chemin de fer d'Etat sous le vocable "Intercolonial". Dans le monde des chemins de fer, on sait que le Canada est propriétaire d'un chemin de fer ; on en connaît le vocable, et ce nom représente des intérêts bien définis. Laissant de côté la question des frais, j'hésiterais fort à consentir à ce que le nom "Intercolonial" ne figure plus sur le matériel roulant du chemin de fer de l'Etat et il me répugnerait de lui substituer un autre nom plus moderne.

A mon avis, il est préférable de conserver le nom "Intercolonial", comme signe représentatif du passé et du présent. Une observation en passant : les honorables députés en conviendront, sans doute, aujourd'hui l'Intercolonial a la réputation d'être doté d'une excellente voie et d'un bon service, à un coût minimum. Nous tenons à conserver le nom du réseau ; nous ne voulons pas modifier les conditions existantes, sauf à les perfectionner. Voici l'autre article :

Que le réseau des chemins de fer de l'Etat soit considéré comme une seule unité pour la comptabilité et autres fins.

De prime abord, voilà une proposition fort admissible, mais dans la situation actuelle le département des Chemins de fer et des Canaux exige que toute compagnie de chemin de fer au Canada lui transmette un rapport réunissant certaines conditions. Dans ce rapport il faut indiquer le nombre des voitures, leur coût, le nombre de milles, le prix de construction ; il faut en outre spécifier les frais de premier établissement, les dépenses, et autres détails. Lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer à voie étroite et d'un chemin de fer à voie normale, il serait impossible de transmettre pareil rapport au Parlement. Tant que l'Intercolonial demeurera un chemin de fer à voie étroite, il fau-