

fer tout comme aux autres tribunaux du pays. Elle n'a pas pris à son service un avocat à \$10,000 par année. Elle a pris un employé du département des Douanes, peut-être un des meilleurs fonctionnaires qu'il y a dans ce département, et qui est au courant de toutes les questions de douanes. La grande difficulté pour la commission des chemins de fer a été d'éviter de devenir un tribunal soumis aux nombreuses règles de la preuve suivies devant les tribunaux judiciaires, règles qui empêchent une personne qui n'est pas avocat de faire sa preuve. La commission devrait être comme un tribunal d'enquête par coroner; il devrait y avoir moins de formalité, et ce serait beaucoup mieux. On croit que le public n'obtient pas protection suffisante lorsqu'il n'est pas représenté par un avocat. D'après ce que j'ai pu voir, c'est celui qui parle le moins, celui qui est le plus ignorant et le moins capable de se défendre, dont le président prend la cause en mains, et généralement cet homme obtient beaucoup plus aisément ce qu'il demande que s'il se faisait représenter par un avocat de \$10,000 par année.

M. LANCASTER: Et cela lui coûte bien moins cher.

M. J. A. CURRIE: Oui bien moins cher. Les petits expéditeurs, les commerçants de bois, les marchands et les manufacturiers, n'ont pas les moyens de payer de gros honoraires aux avocats. Ce qu'ils demandent, ce qu'ils veulent avoir, c'est un tribunal ordinaire, devant lequel tout individu puisse se présenter, exposer sa plainte sans craindre qu'une règle de procédure ou un défaut de formalité ne vienne lui fermer la bouche, et l'empêcher d'exposer sa cause. Le ministre des Chemins de fer devrait mettre sérieusement à l'étude cette question d'un avocat attitré de la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER: Je crois l'idée de mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie) bonne, mais il se trompe s'il croit qu'elle va être adoptée. Personnellement, je suis d'avis que la commission des chemins devrait être un tribunal pour les profanes seuls, mais la difficulté est que les compagnies de chemins de fer—et je ne vois pas que nous puissions les empêcher emploient les avocats les plus capables, ceux qui ont le plus d'expérience en matières de chemins de fer, et tous ceux qui se présentent devant la commission, qu'ils soient avocats ou non, se trouvent en face d'avocats très retors et très habiles, qui mettent à profit toutes les subtilités légales qu'ils peuvent trouver dans les quatre cents articles de la loi des chemins de fer. S'il était possible cat qui connaît bien la loi des chemins de fer un simple tribunal populaire, devant lequel il ne comparaitrait pas d'avocats, nous aurions un état de chose idéal, mais nous

ne l'avons pas aujourd'hui, car personne ne peut exposer sa cause comme elle devrait l'être à moins d'avoir à son service un avocat qui connaît bien la loi des chemins de fer. Il ne devrait pas en être ainsi. On peut refuser à quelqu'un le droit d'employer un avocat, mais comme les compagnies de chemins de fer s'assurent des avocats les plus habiles, la partie adverse dans la cause est obligée d'avoir un avocat pour leur répondre:

Contribution des chemins de fer de l'Etat pour aider à la fondation d'une école de séances appliquées en matière de construction de chemins de fer et de transports en général, \$2,500.

M. J. A. CURRIE: Est-ce que cela ne fend pas le cœur du ministre que de donner à une institution comme l'université McGill une somme aussi considérable?

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, donne \$3,000, celle du Grand-Tronc, \$3,000, le Canadian-Northern, \$2,000 et nous donnons \$2,500.

M. J. A. CURRIE: L'université ne fait-elle pas l'essai des huiles et autres articles gratuitement pour l'Etat?

L'hon. M. GRAHAM: Non, nous payons pour cela.

M. SAM. HUGHES: Le programme des études de l'université comprendra-t-il la manière de conduire les trains de chemins de fer, et de manœuvre des locomotives, etc.?

L'hon. M. GRAHAM: C'est un cours d'instruction générale en matière de chemins de fer.

M. SAM. HUGHES: Construction des voies ferrées et circulation des trains.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sera un cours théorique général en matière de chemins de fer.

M. LANCASTER: L'université McGill est-elle la seule qui donnera ce cours?

L'hon. M. GRAHAM: Je le crois.

M. DANIEL: Je suppose que les étudiants qui suivront ce cours devront payer comme pour les autres.

Employés du canal et réparations, \$1,081,254.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai devant moi un état détaillé et très long, mais je crois qu'il suffira de donner les totaux de la dépense pour chaque canal.

Lachine.. . . .	\$143,760
Soulanges.. . . .	78,975
Beauharnois.. . . .	
Cornwall.. . . .	125,000
Williamsburg.. . . .	51,000
Welland.. . . .	220,000
Sault Sainte-Marie.. . . .	44,057