

M. DOHERTY: L'habitude est lorsque des juges temporaires sont nommés de ne pas avoir de dispositions spécifiques au sujet du traitement. Naturellement le chiffre du traitement dépendra de la longueur du temps pendant lequel les services du juge seront requis, et dépendra aussi de la nature des causes qu'il entendra.

(Les amendements sont adoptés.)

M. DOHERTY: Je proposerai aussi de modifier l'article 1 en insérant dans la ligne 18, après les mots "ainsi nommés", les mots "n'étant pas à cette époque-là atteint de maladie ou d'infirmité."

(Le comité fait rapport du bill tel qu'amendé et il est lu une 3e fois et adopté.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. WHITE (Leeds) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. EMMERSON: J'ai une déclaration à faire, mais je ne puis pas la compléter d'ici à une heure. Ne pourrait-on pas dire qu'il est une heure?

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, lorsque l'autre jour il a été proposé que la Chambre se formât en comité des subsides pour voter le budget du département des Chemins de fer et des Canaux, le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas fait la déclaration habituelle. Naturellement, la coutume parlementaire est déterminée par l'usage, et depuis de nombreuses années, en fait, je crois, depuis la création du département des Chemins de fer et des Canaux comme département séparé, la pratique a toujours été pour le ministre de faire connaître l'état des affaires de son département.

C'est ce que firent sir Charles Tupper, M. Haggart, M. Blair, c'est ce que j'ai fait moi-même alors que j'ai eu l'honneur d'administrer ce département et c'est aussi ce qu'a fait le prédécesseur du ministre actuel des Chemins de fer. La situation du département des Chemins de fer et des Canaux est singulière en comparaison de celle d'autres départements. Notamment, son budget présente un caractère exceptionnel. Bien entendu, il se répartit entre un certain nombre de crédits, qui peuvent être, et sont de fait, expliqués en comité; mais d'autre part, il soulève la question de l'exploitation de l'Intercolonial, des recettes et dépenses de ce chemin de fer. Tous les ans, nous sommes appelés à voter la totalité des recettes provenant de l'exploitation du réseau des chemins de fer de

M. WILSON (Laval).

l'Etat, y compris l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. La somme à voter cette année relativement au chemin de fer intercolonial est de quel que 10 millions. Ce montant ne figure pas sous forme de crédit distinct, et dès lors, il me paraît être du devoir du ministre d'expliquer à la Chambre les vues du département relativement à l'emploi de ces recettes. Ce n'est pas mon désir en ce moment d'anticiper les événements ou de critiquer, mais le ministre, je pense, se rendrait la tâche beaucoup plus facile ainsi qu'aux membres de la députation, s'il voulait soumettre un état général quant à l'exploitation du chemin de fer et faire connaître ses plans et son programme pour l'année à venir. Il est certaines questions se rapportant à ce département à l'égard desquelles la Chambre et le pays voudraient être éclairés. L'Intercolonial est en exploitation depuis l'année 1875; mais dans l'intervalle, son parcours est devenu beaucoup plus étendu, des raccordements avec d'autres lignes de chemins de fer ont été effectués, et de bien d'autres manières des changements se sont produits constamment d'année en année. L'honorable ministre des Chemins de fer, j'en suis sûr, n'ignore pas que la question des embranchements se raccordant à l'Intercolonial a été agitée depuis nombre d'années. Ce n'est pas là une question de parti, mais c'en est une à laquelle tout le peuple canadien est intéressé. On a légiféré sur le sujet; on a légiféré en 1910, on a déposé des propositions de loi en 1911, et sous le ministère précédent il a été énoncé un programme à cet égard, programme que le leader actuel du Gouvernement approuve, si j'y vois clair. Il était, comme nous l'indiquent ses déclarations en cette enceinte et au dehors, en faveur de l'absorption dans le réseau des chemins de fer de l'Etat de toutes lignes afférentes.

Cette question fut débattue au cours des dernières élections générales, et à son égard apparemment les deux partis s'entendaient. Maintenant, le Gouvernement actuel existe depuis le mois d'octobre dernier, et il me semble que l'honorable ministre devrait être en mesure d'indiquer à la Chambre quelle ligne de conduite il entend suivre et d'ici à combien de temps on peut s'attendre que la question sera définitivement réglée. Je ne parle que pour moi-même; je ne suis l'interprète des vues d'aucun autre. Depuis nombre d'années, je préconise cette ligne de conduite à l'égard des lignes afférentes et je l'ai à mainte reprise signalée à l'attention du Parlement. Ainsi donc personnellement je prends un vif intérêt à la question. Sur celle-là, se greffe l'autre question de l'exploitation du chemin de fer. Nous regardons tous comme admis que le