

nistratif serait construit. C'est alors que mon honorable ami (M. Pugsley) fit procéder à l'expropriation des terrains de la rue Sussex. On sait qu'il faut des mois et même des années pour arriver à une juste estimation d'immeubles comme ceux de la rue Sussex. C'est surtout quand c'est le Gouvernement qui devient l'acquéreur qu'il faut agir lentement et prendre de grandes précautions. Ces expropriations prirent deux ou trois ans, mais dans l'intervalle nous avons cherché à trouver dans la ville d'Ottawa un édifice convenable pour y installer les employés du département des Postes. On me fit rapport que la seule chose possible était d'occuper les étages supérieurs de l'édifice où étaient installés les départements de l'Agriculture et de l'Intérieur. Malheureusement je n'ai pas réussi à faire consentir M. Fisher, ni l'honorable député d'Edmonton à me céder la place, et il nous a fallu chercher ailleurs. Il ne restait plus que l'édifice Blackburn qui n'a été commencé que depuis deux ans et qui n'est pas encore terminé. Pour que le public sache à quoi s'en tenir, je tiens à déclarer qu'en toute cette affaire le ministre actuel des Travaux publics ne fait que donner suite à une décision prise par son prédécesseur. Il avait été décidé d'occuper une partie de l'édifice Blackburn. Cet édifice n'est pas encore terminé et depuis le 21 septembre pas un seul employé du département des Postes n'a été installé en dehors de l'édifice Langevin. Le transfert n'aura lieu que lorsque l'édifice Blackburn sera prêt; je crois qu'il était nécessaire de remettre les choses au point et d'exposer les faits sous leur vrai jour.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

### Reprise de la séance.

#### ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles sur le projet de loi (n° 22), déposé par M. Jameson, concernant la Dominion Atlantic Railway Company.

Sur l'article 2.

M. BEST: Ce chemin n'est-il pas déjà construit?

M. JAMESON: Oui, à l'exception d'un court embranchement d'environ 15 milles, connu sous le nom de North-Mountain, et qui sera bientôt terminé, me dit-on.

M. BEST: Pourquoi le droit d'hypothéquer est-il augmenté de \$25,000 à \$30,000 par mille?

M. JAMESON: Le chemin de fer Dominion-Atlantic comprend plusieurs lignes entre Yarmouth et Windsor et un embranchement entre Truro et Windsor. En

1908, la compagnie fut autorisée à construire la ligne de North-Mountain et à émettre des valeurs sur son chemin de fer jusqu'à concurrence de \$25,000 par mille. La compagnie demande aujourd'hui l'autorisation d'émettre des valeurs jusqu'à concurrence de \$30,000 par mille, pour pouvoir améliorer la voie en remplaçant les rails par d'autres plus lourds et les anciens ponts de bois par des ponts en acier. Il est possible que cette compagnie n'ait pas fait jusqu'à présent des progrès aussi rapides que certaines autres compagnies, mais je crois que les administrateurs actuels ont l'intention d'améliorer la ligne et de donner un meilleur service dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse qui en a grandement besoin, comme le sait mon honorable ami (M. Best.)

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

#### ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU CAP-DE-LA-MADELEINE.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 43), déposé par M. Paquet, concernant la compagnie du chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine.

M. PUGSLEY: Je désirerais savoir du président du comité quelles raisons l'on donne pour déclarer que ce chemin de fer est une entreprise d'intérêt général?

M. LENNOX: La raison n'est pas très bonne, à mon point de vue, mais elle a pour elle la consécration du temps, si cela peut être une excuse. Devant le comité, personne n'a dit un mot pour empêcher que ce chemin de fer fût déclaré d'intérêt général. A plusieurs reprises, quand j'étais dans l'opposition, j'ai lutté énergiquement pour obtenir que les promoteurs d'une entreprise fussent tenus de donner la preuve que cette entreprise était réellement dans l'intérêt du Canada en général, avant que cette déclaration fût mise dans le bill, mais nous avons toujours eu l'habitude de considérer la chose admise.

M. PUGSLEY: Où ce chemin de fer commence-t-il et où finit-il?

M. LENNOX: Je laisse ces questions à l'honorable député qui a déposé le bill.

M. PUGSLEY: Je crois que depuis quelques années, après beaucoup de discussion, il était clairement entendu que le comité ne permettrait plus l'insertion de cette déclaration dans un bill sans qu'il fût démontré qu'elle était conforme aux faits.

Les législatures provinciales affirment constamment leurs prérogatives et demandent à ce Parlement de ne pas accorder de charte à des entreprises purement provinciales. Il est évident que la ligne en