

min de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, chemins de fer qui avaient toujours été propriété publique du Canada; et même aujourd'hui, sauf les petites réclamations dont mon honorable ami a parlé, il faut procéder au moyen d'une pétition de droit. Je pense donc qu'il faudra examiner toute l'affaire dans son ensemble et la reviser. Je le répète, je suis d'avis que nous devrions changer cette procédure. La raison qui existait autrefois pour garder cette procédure spéciale dans les litiges où la couronne est intéressée n'existe plus.

Le très hon. M. BENNETT: L'Etat ne s'occupait pas alors de commerce.

L'hon. M. LAPOINTE: Il a pu le faire dans une certaine mesure très restreinte, mais non pas dans la mesure où il le fait aujourd'hui,—à tort ou à raison, je l'ignore. Je pense toutefois que nous devrions attendre cette loi spéciale.

M. FINN: Il me semble que, dans la loi qu'on demande à la Chambre d'adopter, on devrait définir exactement les droits des individus à propos des actions en dommages ou autrès. Je n'ai jamais bien pu comprendre et je ne saisis pas encore très bien aujourd'hui pourquoi l'Etat différerait d'un particulier lorsqu'il s'agit d'une action en dommages. Un particulier est moins à même de supporter des dommages que l'Etat et je crois que ce dernier devrait subir les mêmes risques qu'un particulier.

Pour ce qui est de l'Intercolonial, on ne l'envisage pas d'une façon aussi large et aussi généreuse qu'on le devrait d'après l'article 145 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Il a été fusionné en vertu d'une loi présentée non pas par les honorables députés d'en face, ni par le très honorable chef de l'opposition, mais par leur parti que dirigeait sir Robert Laird Borden, pour qui j'ai beaucoup de respect. C'est lui qui présentait la loi des chemins de fer du Canada de 1919, qui fut mise en vigueur en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial. Cette loi prescrivait que dès que le Grand-Tronc ferait partie du réseau national, l'Intercolonial devrait en faire partie aussi et être assujéti à la Commission des chemins de fer.

Pour plusieurs raisons, toute loi fédérale relative aux ports nationaux ou au National-Canadien devrait être rédigée clairement, afin d'écartier la nécessité d'appels aux tribunaux dont les gens de ma profession retirent des honoraires exorbitants aux dépens du public et souvent aux dépens de l'Etat même, ce qui, en fin de compte, retombe sur le dos des contribuables. A titre de jeune avocat, sinon à titre de jeune député, je considère réellement, vu

[L'hon. M. Lapointe.]

les remarques, judicieuses à mon avis, qu'ont faites aujourd'hui à propos de ce projet de loi le chef de l'opposition (M. Bennett) et l'ex-secrétaire d'Etat, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan), que nous devrions savoir au juste ce que nous voulons et l'exprimer en des termes de loi précis. Je regrette qu'il ne représente pas une des circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse, car les gens de cette province n'en auraient que plus d'affection pour lui, tout comme pour le très honorable chef de l'opposition si lui aussi était au nombre des députés de la province où il est né...

Le très hon. M. BENNETT: Continuez d'espérer.

M. FINN: Espoir remis n'est point perdu. Or j'espère bien que mon très honorable ami n'a pas de crainte quant à la possibilité de représenter de nouveau la circonscription qu'il représente aujourd'hui, mais si c'est une question de retour de l'enfant prodigue nous serions trop heureux de le voir venir dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. LAPOINTE: Y compris Halifax.

M. FINN: Y compris Halifax.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. FINN: Monsieur le président, je ne sais si votre remarque s'adresse à moi ou bien au ministre de la Justice.

M. le PRESIDENT: Elle s'adresse à l'honorable député d'Halifax.

M. FINN: J'en suis très honoré. Comme je le disais, monsieur le président, ce texte législatif, comme votre décision, ne me paraît pas très clair. Le bill qui vise les ports nationaux a été présenté par le ministre de la Marine qui sera bientôt ministre des Transports, en vertu d'une autre loi. Il n'est pas avocat, mais nous avons eu l'avis du sous-ministre de la Justice et du très honorable chef de l'opposition qui a cité l'affaire Armstrong. Je ne sais s'il voulait parler de la défaite d'Armstrong en Nouvelle-Ecosse, en 1925. Ou bien voulait-il parler du procès Armstrong, qui a fait l'objet d'un jugement rendu, soit par la Cour suprême du Canada, soit par la cour de l'Echiquier, et, soit dit en passant monsieur le président, il me semble que toutes les causes dont les autres tribunaux ne veulent pas s'occuper sont envoyées à la cour de l'Echiquier à titre de compliment à rebours. Je ne m'attends pas que le ministre de la Marine puisse traiter des questions d'ordre juridique puisqu'il n'est pas avocat, bien que s'il appartenait au barreau il y brillerait, j'en suis sûr, car c'est un ingénieur compétent, mais avant que nous adoptions ce bill et que nous