

tion a été adoptée. Le ministre de la Marine a eu la parole, malgré votre décision. Le seul objet du ministre était de proposer la question préalable. Nous savons tous ce que cela veut dire; cela signifie que le projet de résolution aurait été mis aux voix sans qu'il y eût ni amendement, ni débat, la seule discussion aurait eu lieu d'une manière indirecte sur la motion tendant à l'adoption de la question préalable.

Ce règlement de clôture privera la gauche de tous ses droits, et il ne faut pas perdre de vue qu'elle représente près de 49 pour 100 de la population canadienne, bien que le Gouvernement ait une majorité considérable en cette enceinte.

Cela veut aussi dire que tout projet de loi que le Gouvernement voudra faire adopter pourra être adopté en cinq minutes, si c'est le bon plaisir du ministre. Ces \$35,000,000 pour la marine, des subventions aux grandes compagnies, des primes pour la fabrication de l'acier et tous les projets semblables pourront être votés en quelques minutes, et si c'est le désir du Gouvernement les membres de la gauche ne pourront rien dire. Les députés libéraux feraient aussi bien de retourner dans leurs foyers, car leur présence ici sera inutile si le Gouvernement fait ce qu'il se propose de faire, ou ce qu'il a le pouvoir de faire aux termes de la présente résolution. Je désire protester énergiquement contre l'adoption du règlement de clôture sous sa forme actuelle. Le Gouvernement serait dans une meilleure situation, s'il retirait le projet de résolution et soumettait la question à un comité spécial.

(Sur la motion de M. Pardee, la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à minuit et vingt minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 15 avril 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT.

Statistique relative aux canaux pour la saison de navigation de 1912.—M. Cochrane.

DEPLACEMENT DES INSTALLATIONS TERMINALES.

L'hon. G. P. GRAHAM demande à déposer un bill (n° 171), tendant à modifier la loi des chemins de fer.

—Monsieur l'Orateur, à la simple lecture de ce bill on se rend facilement compte de la fin que se proposent ses auteurs. Je ne saurais mieux faire que de le lire:

1. Le présent acte peut être désigné sous le titre de modification de la loi des chemins de fer.

2. Toute compagnie de chemins de fer désireuse de déplacer ses installations terminales ou divisionnaires, ou aucune d'elles, doit, avant d'opérer ce changement s'y faire autoriser par ordonnance de la commission des chemins de fer.

3. Toute telle ordonnance sera soumise à la condition que la compagnie de chemin de fer qui en obtient le bénéfice solde toutes les pertes souffertes par ses employés par suite de leur changement de domicile d'une localité à l'autre, résultat du déplacement de ces installations terminales ou divisionnaires.

4. Dans le cas où la compagnie et ses employés ne s'entendent pas sur le chiffre de l'indemnité à verser, la commission est tenue de le fixer.

Cette question a été déjà quelque temps sur le tapis, et voici dans quelles circonstances. Les compagnies de chemins de fer construisent leurs voies ferrées et placent leurs installations divisionnaires ou terminales aux endroits qui leur conviennent le mieux, comme c'est leur droit. Il arrive que, à l'expiration de quelques années, elles désirent transporter ces installations terminales ou divisionnaires sur quelque autre point de la ligne ou sur un prolongement nouveau de cette ligne. Dans l'intervalle, les employés de la compagnie ont fait l'acquisition d'une maison, en ont embellie les alentours et forment un élément important dans la vie sociale de leur village. Il arrive que le centre tout entier soit connu comme centre de chemin de fer, n'ayant d'autre raison d'être que la présence et l'industrie de cette classe de travailleurs. Dans tous les cas, ils ont contribué leur part des impôts et même parfois versé des sommes considérables pour conduites d'eau, installations d'éclairage électrique, trottoirs en béton et constructions scolaires. Cela s'est continué durant des années, et après avoir payé de fortes sommes pour ces objets, ils apprennent un bon matin que la compagnie qui les emploie transporte ailleurs ses usines ou ses installations; et, pour ne pas se trouver sans emploi, ils sont contraints de déménager. Aucune mesure n'a jamais été prise en vue d'indemniser ces employés des pertes qu'ils subissent de ce chef.

Je soumets que ce n'est pas commettre une injustice à l'égard des compagnies de chemin de fer que de les obliger, dans l'estimation des frais de changement des