

communes jusqu'en novembre 1922 et il est président de l'Association des producteurs de grains de la Saskatchewan depuis 1907. Lors de la nomination du ministre actuel des Finances, le premier ministre lui a confié le portefeuille des Chemins de fer et des Canaux. Il s'occupe maintenant de la consolidation de la dette des Chemins de fer nationaux et de la construction de la gare de Montréal; cette année, il va inaugurer le canal Welland, une merveille du génie civil, et le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est un homme à l'esprit large et un rude travailleur, bien qu'il semble s'acquitter avec facilité de sa tâche.

Le ministre actuel des Finances (M. Dunning) a été vice-président de l'Association des producteurs de grains de la Saskatchewan et l'organisateur et le gérant général des Éleveurs coopératifs de la Saskatchewan. C'est un homme d'affaires pratique. Il est né en Angleterre en 1885 et n'a pas encore quarante-cinq ans. Ce jeune immigré, arrivé au Canada en 1902, fut nommé trésorier provincial de la Saskatchewan alors qu'il avait à peine trente et un ans et il devint premier ministre de sa province deux ans plus tard. Il quitta ce poste important pour venir à Ottawa pendant les jours sombres de 1926 et, depuis, son expérience, la sûreté de son jugement et la justesse de ses vues ont rendu des services inestimables au parti libéral, surtout pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, celle des gares d'Halifax, de Toronto et de Vancouver et la réorganisation des Chemins de fer nationaux. A plusieurs reprises, il a reçu des offres alléchantes de situations dans les affaires, à des salaires de \$25,000 à \$50,000 par an, mais avec un désintéressement digne d'éloges il les a refusées. Après la mort de feu M. Robb, il fut choisi comme ministre des Finances et son premier exposé budgétaire est une preuve de la sagesse de cette décision. C'est le budget le plus équitable, bien que le plus technique, que l'on nous ait présenté depuis la Confédération, grâce au travail intelligent de la Commission du tarif, aux sages suggestions de plusieurs membres du cabinet et simples députés et à la prévoyance éclairée du nouveau ministre, qui continue l'œuvre de son prédécesseur en diminuant la dette publique en même temps que le fardeau des impôts.

J'ai mentionné les ministres qui représentent particulièrement l'industrie, l'agriculture et le travail dans le cabinet qui comprend cependant d'autres hommes d'une haute valeur. Le ministre de la Justice (M. Lapointe) a assisté l'automne dernier à la conférence de Londres sur l'application des lois fédérales et surtout des lois de navigation, sur l'abrogation des dispositions réservant l'approbation des lois fédérales à la sanction royale, la compétence des parlements des dominions sur l'ap-

[M. Pouliot.]

plication extraterritoriale de leurs lois et l'abrogation du *Colonial Laws Validity Act* (la validation des lois des colonies). Personne n'oubliera sa sage administration alors qu'il fut premier ministre suppléant pendant les premiers mois de la session troublée de 1926.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries est un homme modeste qui préfère rester effacé, bien qu'il soit l'un des orateurs les plus éloquents et l'un des dialecticiens parlementaires les plus habiles. En sa qualité de ministre de la Marine, il a fait faire un relevé de la baie et du détroit d'Hudson, suffisant pour déterminer quelles améliorations étaient nécessaires pour permettre aux vaisseaux de naviguer en sûreté sur cette route; on a fait des cartes hydrographiques et établi des postes de radiogoniométrie; on est à terminer un nouveau brise-glace puissant à Halifax, pour le service de cet endroit. On peut prévoir une plus grande activité dans l'approfondissement et l'élargissement du chenal du Saint-Laurent, à cause du crédit beaucoup plus considérable proposé au Parlement et destiné à cette fin. On a fait les plans et commencé la construction de digues à la tête du lac Saint-Pierre, en vue de retarder l'écoulement des eaux d'amont. On poursuit sans relâche les expériences ayant pour objet de garder ces eaux libres de glace aussi longtemps que possible au printemps et en automne et, à cette fin, on a mis en service un nouveau navire brise-glace, l'automne dernier, lequel a puissamment contribué à tenir le chenal libre.

On a établi de nouvelles commissions de ports à divers endroits, où l'on fait de rapides progrès dans l'établissement d'un outillage approprié. On s'efforce de constituer des cartes hydrographiques de tous les cours d'eau navigables du Canada dans le plus court délai possible. On procède, aussi rapidement que possible, à l'étude de toutes les eaux du littoral maritime, afin de déterminer les courants océaniques qui ont un effet sur la navigation. Les efforts persistants des dernières années ont eu pour résultat de faire modifier considérablement la surprime imposée pour l'assurance maritime aux ports canadiens, comparativement aux ports américains. Le service météorologique et les signaux radiographiques établis récemment ont été d'un grand secours à la navigation. En outre, on a établi 161 phares principaux, 58 bouées lumineuses ou sonores et 12 sirènes de brume, au cours des quatre dernières années, à divers endroits du pays, le tout en vue d'améliorer la navigation.

En sa qualité de ministre des Pêcheries, il a fait ce qu'on pouvait attendre de mieux pour relever la production des pêcheries et il s'est rendu lui-même, l'an dernier, dans les Provin-