

COMPTE RENDU OFFICIEL
DES
DÉBATS
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES
DU
CANADA
PREMIÈRE SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

2 GEORGE V. 1911-12

VOL. CVI

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGTIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU
PREMIER JOUR D'AVRIL, INCLUSIVEMENT

Publications gouvernementales
Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B., CANADA



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTE LE ROI

1911-12

Débats des Communes

PREMIÈRE SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi 20 mars 1912.

M. PORATEUR ouvre la séance à onze heures.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL AU SUJET DES PARIS SUR LES CHAMPS DE COURSE.

M. DOHERTY demande à déposer un bill (n° 165) tendant à modifier le Code criminel.

Quelques DEPUTES: Donnez une explication.

M. DOHERTY: Le bill a pour but de modifier le paragraphe 2 de l'article 235 du Code criminel tel qu'il est établi par l'article 3 du chapitre 8 des statuts de 1910. Le paragraphe en question contient une disposition exemptant des personnes des pénalités du code, pour jeu, dans les cas de paris faits sur les champs de course d'une association de course régulièrement autorisée. Le but complet de cet amendement est de restreindre à l'avenir le privilège accordé au sujet des paris sur les champs de course aux associations autorisées par une loi du Parlement ou une loi de la législature d'une des provinces où peut exister l'association. Pour les autres points, le privilège et ses conditions demeurent comme ils étaient. C'est-à-dire que le changement qu'on désire effectuer est de créer une situation telle que la simple autorisation obtenue par la loi générale des lettres patentes ne donnera pas à l'avenir aux associations de courses le privilège accordé par l'article en question du Code criminel.

M. CARVELL: Le bill aura-t-il un effet sur les demandes actuellement pendantes pour obtenir une autorisation en vertu de la loi des compagnies?

M. DOHERTY: Le bill s'appliquera aux associations de courses autorisées par lettres patentes à et après cette date.

M. CARVELL: Ce n'est guère une réponse à la question, mais je soulèverai de nouveau une discussion quand nous siégerons en comité sur le bill.

M. DOHERTY: Je répondrai à la question avec plaisir. Peut-être n'ai-je pas compris ce que demandait l'honorable député.

Sir WILFRID LAURIER: J'avais l'intention, en arrivant à l'ordre du jour, de demander au premier ministre quelle nouvelle loi il avait l'intention de présenter. Je puis peut-être devancer cette question et nous pourrions avoir en ce moment une discussion sur l'affaire. Il y a, je crois, des deux côtés de la Chambre un désir général de terminer prochainement la session à une période naturelle que je ne mentionnerai pas davantage.

Cependant le ministre de la Justice vient précisément de présenter ce bill pour modifier le Code criminel et il y a au Feuilleton six ou sept autres bills qui sont tous des mesures du Gouvernement. Je présume qu'aucun de ces bills n'a une grande importance. Quoi qu'il en soit, importants ou non, ils peuvent soulever beaucoup de discussion. Prenez ce bill, par exemple, pour modifier le Code criminel. Nous savons tous par l'expérience du passé, que du moment où un bill qui a rapport aux courses est présenté, cela amène toujours une longue discussion, et je crains que si nous étudions ce bill durant cette session, qu'il soit important ou non, il n'amène une longue prolongation de la session. Je demanderai donc à mon très honorable ami s'il ne serait pas prudent, à moins que les mesures présentées par le Gouvernement n'aient une importance spéciale, de considérer si quelques-unes d'entre elles ne pourraient pas être mises de côté.

M. BORDEN: Je prendrai en considération l'idée exprimée par mon très honorable ami. Je n'aurais pas cru que le bill présenté par le ministre de la Justice était sujet à controverse. Les dispositions du bill se bornent simplement à ce qu'aucun privilège ne soit accordé à une association de courses si celle-ci n'a été constituée en corporation par le Parlement ou par une législature provinciale. Je n'ai pas cru qu'une disposition de ce genre soulèverait beaucoup de discussion. Cependant, je vais prendre la chose en considération.

M. CARVELL: Je puis être un peu en dehors des règles, mais je crois que l'honorable ministre de la Justice n'a pas bien compris la question que je lui ai posée. Pour être clair, je dirai que je suis informé d'une façon digne de foi qu'il y a eu et qu'il y a probablement maintenant des de-

mandes pendantes d'autorisation de compagnies à fonds social en vertu de la loi des compagnies, qui veulent exploiter des champs de courses. Je voudrais savoir si ces demandes seraient accordées avant que le bill ne soit en vigueur?

M. DOHERTY: Il y a eu deux demandes de ce genre et elles ont été accordées hier. Il n'y a pas de demandes pendantes. Le but précis du bill est de mettre une fin à la situation à propos de laquelle on peut sérieusement prétendre—et d'après moi justement prétendre—que le secrétaire d'Etat n'a pas à s'occuper si la loi est respectée, mais qu'il est obligé d'émettre des lettres patentes.

M. LEMIEUX: Le ministre de la Justice (M. Doherty) voudrait-il donner les noms de ces deux nouvelles sociétés auxquelles on a accordé hier des lettres patentes? Et voudrait-il informer la Chambre s'il y a dans cette loi nouvelle une augmentation des privilèges et des pouvoirs dont jouissent les sociétés de courses.

Je suis un de ceux qui ont voté en faveur de la loi Miller, c'est-à-dire pour interdire les jeux de hasard sur les champs de course. Je ne suis pas, soit dit sans offense pour qui que ce soit, ce qu'on appelle un puritain. Cependant, je suis opposé aux jeux et aux paris et j'ai voté en faveur de la loi Miller que je considère comme un compromis acceptable par ceux qui croient que les courses de chevaux sont un encouragement à l'élevage. Si le présent projet de loi contient des dispositions de nature à augmenter les privilèges de ces associations, l'honorable ministre constatera bientôt qu'il existe dans le public un sentiment hostile très prononcé contre tout changement de cette nature.

M. DOHERTY: Quant aux noms des compagnies auxquelles ces lettres patentes ont été accordées, ils se trouvent dans le département du secrétaire d'Etat et je ne les ai pas par devers moi dans le moment. Quant à l'autre question, je ferai observer que ce projet de loi est entièrement restrictif. Il décrète qu'à l'avenir, aucune association de courses ne pourra être fondée et jouir de ces privilèges, à moins d'être constituée par une loi spéciale de ce Parlement ou de la législature de la province dans laquelle sera situé le champ de course. Ainsi, à l'avenir, le Parlement ou la législature aura à se prononcer dans chaque cas particulier et à dire si la nouvelle association de courses doit jouir de ces privilèges. On ne pourra plus, comme à présent, obtenir des lettres patentes du secrétaire d'Etat et avoir une charte comportant ces privilèges, sans autres obligations que de se conformer aux dispositions de la loi.

Sir WILFRID LAURIER: Le très honorable premier ministre s'apercevra, je crois,

M. CARVELL.

que ce bill, comme tous ceux de la même nature, donnera lieu à de longues discussions.

M. BORDEN: Je ne le crois pas, du moment qu'il sera bien compris.

M. MURPHY: Avant que les articles du bill soient discutés en comité, le Gouvernement pourrait-il nous fournir les noms des compagnies qui ont été érigées en corporations hier, ainsi que les dates auxquelles les demandes ont été faites.

(La motion est adoptée et le bill est voté en Ire lecture.)

DEPOT D'UN BILL

AMENDANT LA LOI CONCERNANT LES PRISONS ET LES ECOLES DE REFORME.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 166) modifiant la loi concernant les prisons et les écoles de réforme.

—Ce projet de loi est destiné uniquement à la Colombie-Anglaise. Son but est d'étendre à une école industrielle de jeunes filles que la législature de cette province vient d'instituer, les privilèges et les règlements que la loi concernant les prisons confère aux institutions semblables dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba. Tous les articles du bill sont une répétition des dispositions concernant ces institutions dans les provinces que je viens de mentionner.

(La motion est adoptée et le bill est voté en Ire lecture.)

DEPOT D'UN BILL

CONCERNANT LES ASSOCIATIONS POUR L'ENREGISTREMENT DU BETAIL.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un bill (n° 167) concernant les associations pour l'enregistrement du bétail.

—Le but du présent bill est d'abroger le chapitre 131 des Statuts révisé de 1906, conformément aux désirs de ces diverses associations et pour rendre l'ancienne loi d'une application plus facile. Je ne crois pas que le bill introduise de dispositions nouvelles ni prête à la discussion.

M. GRAHAM: J'espère que nous aurons des explications plus complètes, quand le bill viendra en discussion devant la Chambre.

(La motion est adoptée et le bill est voté en Ire lecture.)

MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA COUR DE L'ECHIQUIER.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 168) amendement la loi concernant la cour de l'Echiquier.

—Le but du bill est de pourvoir à la nomination d'un deuxième juge de la cour d'Echiquier. Le travail à faire est beaucoup plus considérable qu'autrefois et je pourrai donner à la Chambre des données statistiques sur ce point. J'avouerai franchement cependant, que cette raison n'est pas la plus importante de celles qui ont motivé le dépôt de ce projet de loi. Il y a, en effet, d'autres raisons à invoquer. D'abord, comme nous le savons tous, les lois civiles ne sont pas les mêmes dans toutes les provinces et la juridiction de la cour d'Echiquier s'étend sur tout le pays. Il va sans dire que je n'ai aucunement l'intention d'amoindrir les mérites du juge qui préside à ce tribunal. Mais si les deux systèmes doivent être maintenus je crois qu'il serait préférable d'avoir un juge spécialement instruit pour chacun. Nous avons reçu de nombreuses demandes à ce sujet et il a été représenté au département que des dispositions devraient être prises pour que les procédures pussent se faire, en tout temps, dans l'une ou l'autre des deux langues officielles.

M. LEMIEUX: J'ai souvent entendu des plaintes de mes confrères du barreau et je crois que cette loi serait bien vue, surtout dans la province de Québec. Je m'empresse cependant d'ajouter que le juge actuel de la cour de l'Echiquier, M. le juge Cassel, fait honneur à la magistrature de ce pays. Je n'ai jamais entendu le moindre reproche à son sujet, mais comme vient de l'expliquer l'honorable ministre de la Justice, quand ce tribunal siège dans la province de Québec, le juge se trouve en présence d'une foule de témoins qui parlent une autre langue que la sienne et il en résulte de la confusion.

Je ferai cependant observer que les fonctions du nouveau juge qui sera nommé ne devraient pas être nécessairement restreintes à la province de Québec. Si on nommait à ce poste M. Audette, le registraire actuel, qui remplit en réalité les fonctions d'un juge puiné depuis vingt-cinq ans, ses services pourraient s'étendre à toute la Confédération. Le registraire de la cour d'Echiquier possède, en fait si non en droit, les mêmes pouvoirs qu'un juge, c'est-à-dire qu'il reçoit les dépositions, qu'il assigne les témoins et qu'il préside le tribunal; il agit aussi comme arbitre. Je considère que si M. Audette, qui remplit les fonctions de juge puiné, était nommé à ce nouveau poste, sa nomination serait bien vue puisqu'il pourrait rendre des services dans tout le pays, vu sa longue expérience et ses éminentes qualités.

M. CARVELL: Je désire appuyer de toutes mes forces la proposition de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), et je dis que le registraire actuel de la cour de l'Echiquier devrait être nommé à la nouvelle position que l'on se propose de

créer. Dans le cours de l'année, j'ai eu à plaider plusieurs fois devant M. Audette, dans des causes en expropriation. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada un homme plus compétent pour remplir ces fonctions spéciales. Il possède cet autre avantage de connaître à fond la procédure suivie à la cour de l'Echiquier et de comprendre parfaitement les deux langues. Il est également versé dans le droit civil et le droit commun. Par-dessus tout, il possède une longue expérience du genre spécial de causes qui se plaident devant la cour d'Echiquier et il a acquis dans l'exercice de ses fonctions des connaissances précieuses. Je ne crois pas que, dans cinq ans, un titulaire nouveau pourrait le remplacer avec avantage. Les neuf dixièmes des causes de la cour de l'Echiquier sont des affaires d'expropriation et il faudrait à un autre juge plusieurs années de travail pour conquérir les connaissances pratiques de M. Audette.

M. DOHERTY: Comme le dit si bien le député de Rouville (M. Lemieux), il n'y a dans ce projet de loi rien de désobligeant pour le juge Cassel dont tout le monde reconnaît les grandes capacités et les belles qualités. L'intention du bill n'est pas non plus d'assigner le nouveau juge à une province en particulier. Il sera revêtu de toutes les attributions d'un juge et exercera ses fonctions partout où il en sera requis.

Quant au choix du titulaire, on ne peut pas s'attendre à ce que j'exprime une opinion en ce moment. Contentons-nous d'une chose à la fois; créons d'abord l'emploi et nous nous occuperons ensuite du titulaire.

M. LEMIEUX: Permettez-moi d'ajouter que le juge Cassel, qui est né dans la province de Québec, comprend parfaitement le français, bien qu'il ne le parle pas couramment; il a toujours donné entière satisfaction. Mais les affaires ont tellement augmenté depuis quelques années, qu'un deuxième juge est devenu nécessaire.

(La motion est adoptée et le bill est voté en 1re lecture.)

DEPOT D'UN BILL

MODIFIANT LA LOI DES BANQUES.

M. WHITE (Leeds) demande à déposer un bill (n° 169) modifiant la loi des banques.

—Le but de ce projet de loi est de prolonger pendant une année les chartes des banques canadiennes qui expirent le 1er juillet prochain. Il pourvoit aussi au prolongement de la période pendant laquelle les banques sont autorisées à faire une émission spéciale durant ce qu'on appelle la saison des récoltes. Pour des raisons que j'expliquerai lors de la deuxième lecture du bill, nous avons cru opportun de prolonger cette période de deux mois, c'est-à-dire de la faire commencer du 1er sep-

tembre et de la faire durer jusqu'au dernier jour de février. La période actuelle commence le 1er octobre et finit le dernier jour de janvier.

M. PUGSLEY: Le ministre a-t-il étudié la question de savoir s'il ne serait pas à propos de faire des arrangements de cette nature pour la saison pendant laquelle les banques sont appelées à faire des avances à l'industrie du bois? Il y a quelques mois, cette proposition m'a été faite par le gérant d'une banque qui fait des avances considérables pour faciliter les opérations des commerçants de bois.

Le gérant de cette institution m'a dit qu'au printemps il y a toujours beaucoup de demandes d'espèces qu'on met en circulation; il m'a demandé de signaler le cas à l'honorable ministre des Finances.

M. WHITE (Leeds): C'est la première fois que j'entends parler de cela. Je suis porté à croire qu'il n'est pas urgent, ni même nécessaire d'agir de cette façon de la part des banques et du public. A tout événement, j'étudierai avec soin cette question. Les états que nous avons au ministère font voir que c'est à l'automne que s'accroît le plus la circulation des billets de banque et c'est pour faire face à cet état de choses, que je dépose ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL

MODIFIANT LA BANQUE D'EPARGNES DE QUEBEC.

M. WHITE (Leeds) dépose un projet de loi (bill n° 170) modifiant le statut relatif à la Banque d'Epargnes de Québec.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour but de prolonger d'une année encore les chartes de deux banques de la province de Québec, je veux parler de celles de la Banque d'Epargnes de la cité et du district de Montréal et de la Caisse d'économie qui, autrement deviendraient caduques le 1er juillet prochain. J'espère que l'année prochaine un projet de loi relatif aux banques sera soumis à la Chambre qui pourra alors prolonger la durée d'existence de ces chartes.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL

MODIFIANT LA LOI DES LA MILICE.

M. HUGHES (Victoria) dépose un projet de loi (bill n° 171) relatif à la milice.

—Il y a un an, monsieur l'Orateur, un décret du conseil qui ne fut pas confirmé par un statut du Parlement ainsi que la loi

M. WHITE (Leeds).

l'exige, conférerait le grade de major-général au général Otter. Par un oubli étrange, cela n'a pas été fait et le général Otter s'est trouvé dans cette posture d'être major-général en vertu d'un décret du conseil et non pas, d'un statut du Parlement. La modification que je propose n'affecte en rien la solde du général Otter. Le deuxième article de ce projet de loi décrète que des corps de cadets peuvent se rendre aux camps annuels y suivre l'entraînement qu'on y donne. L'article 64 de la modification que je soumetts pourvoit à ce qu'on puisse ajouter les corps de cadets ou toute partie de ces derniers à une division de la milice en activité de service, pour des fins d'exercice ou d'entraînement.

Ce qui revient à dire que ces cadets peuvent prendre part aux exercices annuels de concert avec la milice en activité de service. Il va sans dire que cela ne rencontre pas beaucoup de faveur parmi notre population, moi-même compris; la modification que je propose autorise les corps de cadets ou toute partie de ces corps à prendre part à ces exercices d'entraînement militaire durant un laps de temps dont la durée ne devra excéder trente jours chaque année. C'est le laps de temps mentionné au statut relatif à la milice.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

Copie de tous papiers, télégrammes, lettres, pétitions et affidavits concernant la destitution de George Bourgoïn, employé à titre de statisticien sur le canal Lachine. Aussi, copie de toutes lettres échangées entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et des Canaux au sujet de ladite destitution.—M. Lemieux.

Copie de tous documents, télégrammes, lettres et arrêtés en conseil se rapportant au transfert à la corporation de la cité de Medicine-Hat (Alta.), d'une propriété connue sous le nom de Police-Point-Reserve.—Mr. Buchanan.

Copie de tous documents, lettres, correspondances, requêtes, etc., adressés au département des Travaux publics depuis le 21 septembre dernier au sujet du quai actuellement en construction à Sainte-Croix, dans le comté de Lotbinière, province de Québec.—M. Fortier.

Copie de tous mémoires et correspondance touchant les taux pour les câblogrammes, échangés entre le département des Postes canadien et le ministère des Postes britannique.—M. Lemieux.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont marquées d'un astérisque.)

FONCTIONNAIRES FEDERAUX A L'ETRANGER.

M. CARVELL demande:

Quels sont les noms et les traitements des fonctionnaires nommés depuis le 1er octobre

1911 aux agences du Canada qui suivent: Liverpool, Glasgow, Paris (commissaire), et Boston (Mass.)?

M. ROCHE:

Aucune nomination d'agents d'immigration n'a été faite aux endroits indiqués depuis le 1er octobre 1911.

BUREAU DE POSTE DE BASSANO.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-on demandé au Gouvernement de construire un édifice à Bassano (Alta), pour y installer les bureaux de la poste, de la douane et des terres?

2. Le Gouvernement sait-il que des promesses ont été faites à l'effet qu'une semblable bâtisse serait construite à Bassano?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire cet édifice?

M. PERLEY:

1. Oui.

2. Non.

3. Cette requête recevra toute l'attention voulue lorsque la Chambre discutera les crédits supplémentaires.

CASERNE DE FORT-OSBORNE, WINNIPEG.

L'hon. **M. HUGHES** (ministre de la Milice) propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu a) de confirmer un arrêté en conseil, daté le 17 février 1912, autorisant la vente et le transfert à la province du Manitoba, moyennant la somme de \$200,000, de certains immeubles dans la cité de Winnipeg, comprenant les casernes de Fort-Osborne et la propriété de la salle d'exercice militaire; b) d'autoriser une convention avec ladite province en conformité des conditions portées audit arrêté en conseil; et c) d'autoriser l'emploi du produit de telle vente aux fins d'acheter des sites et d'y construire des édifices devant servir de salles d'exercice militaire et d'arsenaux pour la milice active de ladite cité, et pour des casernes et autres fins militaires dans cette cité ou ses environs.

M. PUGSLEY: Je demanderai à l'honorable ministre de déposer sur le bureau, avant que la Chambre ne se forme en comité pour délibérer ce projet de résolution, le rapport de l'estimation de cet immeuble et la correspondance qui se rattache à cette question.

(La motion est adoptée.)

ALLOCATION A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'hon. **W. T. WHITE** (ministre des Finances) propose que demain la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser, en sus des sommes maintenant payables en vertu de la loi, le paiement, à la province de

l'île du Prince-Edouard, d'une allocation annuelle de cent mille dollars, dont une moitié deviendra payable le premier de juillet, et l'autre moitié le premier jour de janvier de chaque année, à compter du premier juillet mil neuf cent douze.

Je dois dire, monsieur l'Orateur, que Son Altesse Royale le Gouverneur général, mise au courant de ce qui fait l'objet de ce projet de résolution, l'a approuvé.

Sir WILFRID LAURIER: Je suppose que mon honorable ami déposera sur le bureau de la Chambre la correspondance qui a donné lieu à ce projet de résolution.

M. WHITE (Leeds): Je verrai à ce que mon très honorable ami receive copie de tous les documents se rapportant à cette question.

(La motion est adoptée.)

VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIENS.

L'hon. **S. HUGHES** (ministre de la Milice) propose que la Chambre se forme demain en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de payer une somme de cent dollars à chaque personne résidant en Canada à la date de l'adoption d'une loi qui sera basée sur cette résolution, et qui était enrôlée d'une manière régulière et qui a servi dans les rangs de la milice appelée en service actif en 1866 par les gouvernements du Canada, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, ou en 1870 par le Gouvernement du Canada, à l'exception de certains bataillons de carabiniers, constitués pour services dans le Nord-Ouest.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre ne laisse pas entendre que la Couronne a approuvé ce projet de résolution.

M. HUGHES (Victoria): Je verrai à cela demain.

M. l'ORATEUR: Si je comprends bien, la règle exige que tel renseignement soit fourni à la Chambre lorsqu'une question semblable lui est soumise pour la première fois.

M. HUGHES (Victoria): Son Altesse Royale le Gouverneur général a été mise au courant de ce qui fait l'objet du projet de résolution qui est présenté en mon nom et je demande que la Chambre le délibère.

M. PUGSLEY: Je fais observer que l'honorable ministre se contente simplement de dire que Son Altesse Royale a été mise au courant de ce qui fait l'objet de ce projet de résolution. Cela n'est pas une autorité suffisante.

M. HENDERSON: Son Altesse Royale a-t-elle consenti à ce que l'honorable ministre déposât ce projet de loi?

M. PUGSLEY: Voilà ce qu'on n'a pas affirmé.

M. HUGHES (Victoria): Je puis dire que Son Altesse Royale a approuvé ce projet de résolution.

(La motion est adoptée.)

SUBVENTIONS AUX BASSINS DE RADOUB.

L'hon. GEORGE H. PERLEY propose que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier le statut de 1910 relatif aux subventions à accorder aux bassins de radoub et de pourvoir: a) à la construction de bassins de radoub pour des fins maritimes et générales, ne devra pas excéder \$5,000,000, bassins de radoub autres que bassins de radoub flottants de dimensions qui seront prescrites dans le projet de loi qui sera basé sur ce projet de résolution; et b) que la subvention qui sera accordée dans le cas de ces bassins de radoub représentera une somme n'excédant pas 3½ p. 100 du coût de semblable ouvrage, coût qui sera fixé et établi d'après les dispositions du statut de 1910 relatif aux subventions accordées en vue de la construction de semblables bassins de radoub.

M. PERLEY: Son Altesse Royale, mise au courant de ce qui fait l'objet de ce projet de résolution, l'a approuvé.

M. PUGSLEY: Avant que la Chambre n'étudie ce projet de résolution, elle a besoin de connaître les calculs qu'on a faits quant au montant requis pour la construction de ces bassins de radoub, calculs qui ont dû servir à la préparation de ce projet de résolution.

M. LEMIEUX: L'objet de cette résolution embrasse-t-il la construction du bassin de radoub de Québec?

M. BORDEN: Le projet de résolution visant la construction de bassins de radoub dans le pays tout entier, il doit, naturellement, embrasser le bassin de radoub de Québec aussi bien que les autres.

M. LEMIEUX: Si le projet de résolution a trait au bassin de radoub de Québec, j'aimerais, avant que la Chambre en aborde l'examen, que les documents fussent déposés. On se propose, paraît-il, d'établir un bassin de radoub en un endroit qui soulève de graves objections.

M. BORDEN: Je ne sache pas que l'on ait encore choisi d'emplacement pour le bassin de radoub de Québec. Si l'honorable député a des renseignements sur ce point, il est plus avancé que le Gouvernement.

M. LEMIEUX: Fort bien!

M. PELLETIER: Je pourrais couper court à tout ce que publient les journaux au sujet de tel ou tel endroit que l'on aurait

M. PUGSLEY.

choisi comme devant servir d'emplacement au bassin de radoub, en disant qu'il s'agit là d'un point à être décidé par les ingénieurs. Il va sans dire que nous choisirons l'emplacement que les ingénieurs jugeront le plus convenable.

M. LEMIEUX: Le bruit a couru que le bassin de radoub de Québec devait être établi dans le comté que représente le ministre des Postes et non du côté de Lévis, et le ministre sait que les armateurs s'opposent à cela.

M. L'ORATEUR: Toute discussion est interdite en ce moment.

M. LEMIEUX: Je ne fais que répondre à l'observation du ministre des Postes.

(La motion est adoptée.)

DEMANDE DE DOSSIERS.

M. MURPHY: Il y a huit jours passés, le ministre des Postes me disait qu'il déposerait sans retard le dossier dont la Chambre avait ordonné le dépôt le 12 février; mais nous ne l'avons pas encore.

M. PELLETIER: J'en ai déposé un assez bon nombre hier.

M. MURPHY: Mais non celui-là.

M. PELLETIER: La préparation de ces dossiers crée beaucoup de travail aux employés du ministère, et ceux-ci font de leur mieux.

M. MURPHY: Les renseignements demandés sont indiqués dans l'ordre de la Chambre, en date du 12 février, et si le ministre les fournissait demain, je lui en serais obligé.

QUESTION RELATIVE A LA POSTE RURALE.

M. LEMIEUX: Comme la Chambre devra s'occuper ces jours-ci du projet de résolution relatif à la poste rurale, je demanderai au ministre des Postes de vouloir bien déposer, dans le plus bref délai possible, un état des itinéraires établis jusqu'à présent dans les campagnes, et fournir tous les renseignements que je demandais par ma question de l'autre jour, question que j'ai demandé à changer en avis de motion. La session étant fort avancée, on pourrait peut-être difficilement déposer un dossier; c'est pourquoi j'aimerais que le ministre fût muni de toutes ces données-là lorsque le projet de résolution sera mis à l'étude.

M. PELLETIER: Il faudra beaucoup de temps pour les recueillir. Si l'honorable député veut bien accepter l'invitation que je lui fais de venir au ministère, je veillerai à ce qu'il soit renseigné; nous avons un si grand nombre de dossiers à préparer que je ne compte pas pouvoir les déposer

tous sur le bureau de la Chambre avant la date de la prorogation.

M. LEMIEUX: J'irai voir M. Anderson.

M. McKENZIE: Je désire appeler l'attention du ministre des Postes sur une question inscrite en mon nom depuis un certain temps. Il importe que j'obtienne une réponse avant la mise à l'étude du budget des chemins de fer.

M. PELLETIER: Comme je le disais l'autre jour à l'honorable député, je compte pouvoir lui fournir la réponse d'ici à trois ou quatre jours au plus tard.

M. VERVILLE: Le ministre de l'Agriculture aurait-il l'obligeance de me dire quand je puis compter avoir le dossier relatif au service frigorifique, dont je demandais le dépôt le 19 février?

M. BURRELL: Il sera déposé sous peu.

3e LECTURE

DU BILL TENDANT A AIDER ET ENCOURAGER L'AGRICULTURE.

M. BURRELL (ministre de l'Agriculture) propose la 3e lecture du projet de loi (n° 100) tendant à aider et à encourager l'agriculture.

M. PUGSLEY: Je désire proposer un amendement semblable à celui que j'ai déjà proposé au moment où la Chambre, siégeant en comité général, examinait les articles du projet de loi. Cet amendement est ainsi conçu:

Que le projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre avec ordre de le modifier en y insérant le texte suivant à titre de paragraphe 2 de l'article 2:

Toute somme d'argent octroyée à titre de subvention sous le régime de la présente loi doit être répartie entre les gouvernements des diverses provinces et doit leur être payée proportionnellement à la population de chacune des provinces, selon qu'elle sera alors déterminée par le dernier recensement précédent.

Je ne conçois pas que l'on puisse avoir aucune raison de ne pas agréer cet amendement. Le projet de loi tend à accroître le chiffre des subventions accordées aux diverses provinces. Ces subventions ont été prescrites par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et par les modifications qui y ont été apportées à différents temps. Depuis l'établissement de la Confédération, le Parlement s'est toujours plu à reconnaître que la répartition des subventions doit reposer sur un principe fixe, qu'elle doit être basée sur la population des diverses provinces; de cette façon, quand il est octroyé des subventions, la population, le gouvernement et la législature de chaque province savent que le Gouvernement fédéral ne leur accorde pas de faveur, mais simplement ce qui leur est dû, qu'il se borne à leur rendre

justice au lieu d'user de libéralité à leur égard. De tout temps on a reconnu qu'il y va de l'intérêt des différentes provinces et de la population entière du Canada que les provinces restent aussi indépendantes que possible du Gouvernement fédéral.

Or, le présent projet de loi tend à autoriser le Gouvernement fédéral à répartir comme bon lui semblera les subventions qui seront accordées à titre d'aide à l'agriculture. Ceci est contraire au principe bien reconnu qui régit l'octroi des subventions aux provinces depuis l'époque où les auteurs de la Confédération se réunissaient pour rédiger l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Lorsque le ministre de l'Agriculture déposa son projet de loi, il déclara que la répartition des subventions devait, dans la pensée du législateur, être basée sur la population, reconnaissant qu'il convenait qu'il en fût ainsi. Avant que mon honorable ami eût le temps de rappeler qu'il avait déjà eu l'occasion de se prononcer dans le même sens, l'un des membres les plus influents du cabinet prenait la parole pour dire qu'il ne convenait pas d'astreindre le Gouverneur en conseil à ce principe, que le Gouvernement pourrait, en certains cas, juger à propos de s'écarter du principe de la population pour octroyer à certaine province une somme plus considérable que celle à laquelle elle aurait droit si la répartition était basée sur la population.

C'était démontrer bien clairement à quel point il importe, au moment où il s'agit d'accorder des subventions aux diverses provinces dans le but d'aider et d'encourager l'agriculture, que le principe de la répartition soit énoncé en toutes lettres dans la loi même, afin que nul gouvernement, pas plus le gouvernement actuel qu'aucun de ses successeurs, ne puisse jamais se départir de ce principe, et que le gouvernement et la population de chaque province sachent que les sommes qui leur seront attribuées pour encourager l'agriculture leur reviennent de droit, que c'est leur part légitime des deniers que la province a versés à la caisse fédérale, et que ce n'est ni une faveur ni une libéralité que le Gouvernement fédéral leur fait.

En se reportant aux "Débats", on constatera que le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) s'est prononcé sans réserve en faveur de l'insertion de cet amendement dans le projet de loi; on verra, page 5384, v.a., que prenant la parole après moi, il s'est exprimé en ces termes:

M. BURRELL: Le Gouvernement ne désire répartir les deniers que d'une manière qui soit juste et équitable. Lorsque j'ai déposé le projet de loi, j'ai dit que cette répartition serait basée sur le chiffre de la population des diverses provinces, et il n'y a pas d'inconvénient, ce me semble, à ce que les crédits soient inscrits séparément au budget supplémentaire, pourvu que le chiffre en soit proportionné à

celui de la population de chacune des provinces.

M. PUGSLEY: Pourquoi ne pas le prescrire dans le projet de loi?

M. BURRELL: Je ne vois aucun inconvénient à cela.

Ainsi, le parrain même du projet de loi, le ministre de l'Agriculture, déclare qu'il ne voit aucune raison de ne pas insérer cette disposition-là. Quant à moi, je considère qu'il est raisonnable, qu'il y a réellement lieu de l'insérer et qu'on devrait le faire. C'est pourquoi j'invite la Chambre à mettre le présent amendement à l'étude.

M. BORDEN: Certains des arguments de l'honorable préopinant semblent militer en faveur de la motion du renvoi à six mois de préférence à l'amendement qu'il a présenté ce matin. Mais il n'a pas cru devoir prendre ce parti. Il a mieux aimé proposer un amendement portant que des sommes qui ne sont pas encore votées devront être réparties d'une certaine manière. Je ne puis que lui répéter ce que j'ai déjà dit à l'occasion de la discussion du bill en séance du comité général de la Chambre: c'est que ce bill n'autorise pas le Gouvernement à accorder un seul dollar à une province quelconque du Canada, mais lui fournit simplement le moyen de s'assurer le concours des diverses provinces à l'égard de la dépense, d'une manière équitable et effective, de certaines sommes que le Parlement pourra voter à la présente ou à quelque autre session.

La répartition de ces deniers sera régie non par les dispositions du bill, mais par la loi de finance. Par conséquent, tout ce que l'honorable député a demandé ce matin, on l'obtiendra quand le budget aura été voté par la Chambre et inséré dans la loi de finance.

Mon honorable ami semble critiquer le projet du Gouvernement fédéral de consacrer une somme d'argent à l'encouragement de l'agriculture dans les différentes provinces du Canada.

M. PUGSLEY: Je demande pardon au ministre. Il ne m'a certainement pas compris; je parlais probablement trop bas. Je n'ai jamais critiqué le projet.

M. BORDEN: Si l'honorable député ne critique pas le projet, je ne saisis pas bien l'objet de sa motion.

M. PUGSLEY: Je veux que ces dépenses reposent sur un principe légitime.

M. BORDEN: J'ai expliqué à mainte reprise au cours du débat sur le présent bill et lors de la discussion du bill concernant la voie publique que, lors du dépôt du budget, ces dépenses reposeront sur le même principe qui régit les subventions aux provinces et que la somme accordée à chacune sera mentionnée dans la loi de

M. PUGSLEY.

finance et deviendra une obligation légale aussi impérative que si la Chambre adoptait l'amendement de mon honorable ami et modifiait le bill dans ce sens-là. Pourquoi donc l'honorable député demande-t-il que la répartition que fera la loi de finance soit aussi faite par le présent bill. Je ne vois pas l'utilité d'adopter la proposition de mon honorable ami et je prie la Chambre de n'y pas consentir.

M. OLIVER: Outre le point soulevé par le représentant de Saint-Jean, le bill, à mes yeux, déroge profondément au précédent bien établi en matière de répartition des deniers publics. Il propose de permettre au Gouvernement de faire le partage du crédit qu'ouvrira le Parlement; certainement si ce principe s'applique au vote pour un quai de \$100 dans la Nouvelle-Ecosse, il est aussi juste que le Parlement ait son mot à dire au sujet de l'emploi de la somme d'argent destinée à encourager l'agriculture dans une province. Le Gouvernement dit: Nous nous en rapportons à la décision du Parlement, mais le pays doit accepter la parole du Gouvernement sur ce point, au lieu d'un ordre du Parlement. Chaque membre de la députation est aussi tenu que les membres du ministère de faire respecter les droits du Parlement à l'égard des deniers publics.

Quant à moi, je désire donc faire ressortir énergiquement que la proposition que renferme le bill ne devrait pas être acceptée par nos corps représentatifs comme le Parlement, vu des principes et les usages bien établis qui s'appliquent à l'emploi et à la répartition des deniers publics par le Gouvernement, conformément aux désirs du Parlement.

Il est un autre point auquel le règlement m'interdit peut-être de toucher, monsieur l'Orateur, et que je ne traiterai pas. Le voici: dans la répartition de cette somme, les provinces doivent souffrir ce que le bill appelle, par euphémisme, "la coopération", mais ce qui, selon moi, est l'ingérence du Gouvernement fédéral dans l'administration des provinces. Pour quelle raison le Parlement tire-t-il la conclusion que les différentes provinces du Canada ne sont pas en mesure de gérer leurs propres affaires?

Pourquoi le Parlement autorise-t-il le ministère à s'immiscer dans le gouvernement et la direction d'une province canadienne. Si les gouvernements provinciaux ne sont pas en état de gérer leurs affaires dans l'intérêt du public, la population de ces provinces est libre de les traiter de la même manière que la population du Canada peut nous traiter nous-mêmes.

Je n'ajouterai rien à ce que le représentant de Saint-Jean a dit du respect que nous devons avoir pour les droits des pro-

vinces. Il n'est pas nécessaire de rien dire de plus pour faire ressortir l'objection que je soulève contre le présent bill, à savoir qu'il impose au Parlement la doctrine qu'il est juste et convenable que le Gouvernement fédéral s'immisce dans l'administration des affaires provinciales, ingérence qui est entièrement contraire au principe fondamental de la Constitution de ce pays et qui, à mon avis, porte atteinte à la dignité des gouvernements provinciaux et des provinces qu'ils représentent.

M. BURRELL: Je ne désire pas retenir la Chambre, mais je voudrais commenter en peu de mots les observations des représentants de Saint-Jean (M. Pugsley) et d'Edmonton (M. Oliver). Il semble étrange que, lorsque le Gouvernement fédéral a le désir, et témoigne de son désir, de venir en aide à l'agriculture dans tout le pays, de trouver un moyen de se rendre aux vœux des différentes parties du Canada, il y ait autant de critique.

Le représentant d'Edmonton dit qu'il y a ingérence dans les affaires des provinces, et il demande pourquoi chaque province n'est pas en mesure de faire ses propres dépenses pour l'agriculture. C'est que précisément nous voulons suivre à l'avenir une ligne de conduite qui ne favorisera pas l'ingérence, mais qui permettra aux gouvernements provinciaux et aux autorités fédérales d'agir librement dans leurs sphères respectives.

En déposant le bill, j'ai déclaré que nous avions l'intention de prendre des mesures provisoires jusqu'à ce que nous puissions examiner toute la question, en vue d'obvier à la multiplication des travaux qui a lieu à l'heure qu'il est. Je pourrais citer plusieurs cas dans lesquels nous faisons un travail qui leur conviendrait mieux, des cas d'empiètement sur nos attributions respectives et de conflit de pouvoirs. Nous avons déposé ce projet de loi en attendant que nous constations, grâce à un examen approfondi, ce que les provinces veulent et devraient faire et ce que nous voulons et devrions faire, car nous avons compris que le Parlement devrait au moins donner immédiatement une allocation afin de permettre aux provinces de dépenser plus pour l'agriculture.

Cependant, les députés de la gauche paraissent appréhender qu'on emploie cet argent à des fins dégradantes. Le ministre, ni moi, à titre de ministre de l'Agriculture ne désirons le consacrer à autre chose qu'à favoriser les intérêts bien entendus de l'agriculture dans les différentes provinces. Le représentant de Saint-Jean a appelé mon attention avec son ingénuité coutumière, qu'il me permette de le lui dire, sur certaines observations faites au cours du dernier

débat sur le présent bill. Il a une grande maîtrise de la langue anglaise, il va nous dire, mais je crois qu'il s'est embrouillé dans ce cas-ci. Voici la citation empruntée au hansard:

M. PUGSLEY: Eh bien! pourquoi le bill ne le décrète-t-il pas?

M. BURRELL: Je ne vois pas pourquoi.

Je n'ai pas ajouté le mot "pas". Je ne me rappelle pas les paroles mêmes dont je me suis servi, mais il est évident que j'ai voulu dire: "je ne vois pas pourquoi le bill le décréterait". La finesse de mon honorable ami a été trop loin.

M. PUGSLEY: Je crois que c'est l'honorable ministre (M. Burrell) qui est trop ingénieux.

M. BURRELL: L'honorable député est très habile à manier la langue anglaise, mais il est allé trop loin dans ce cas-ci. Je ne me rappelle pas exactement mes paroles, mais j'ai dit que je ne voyais pas pourquoi le bill le décréterait. Je veux bien que la somme soit répartie lors du dépôt du budget supplémentaire. Je ne puis que répéter, ce que la gauche ne semble pas comprendre, que ce programme n'est pas définitif. Lorsque j'ai demandé à présenter le bill, j'ai déclaré que nous n'approuvions pas nécessairement le principe d'une subvention en argent aux provinces comme programme définitif à l'égard de l'agriculture, mais que nous nous proposons d'accorder plus d'aide qu'autrefois et que, lorsque nous aurons trouvé la bonne orientation, nous étudierions la question d'une façon plus complète et plus efficace que nous ne pouvons le faire à présent. Il me répugnerait de penser que ces messieurs s'opposent à ce que le Gouvernement vienne en aide à l'agriculture plus généreusement qu'autrefois.

(L'amendement de M. Pugsley est repoussé sur division.)

La motion est adoptée. Le bill est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU PROJET MODIFIANT LA LOI DU YUKON.

La Chambre siège de nouveau en comité général et passe à l'examen des articles du bill (n° 123), déposé par M. Doherty, tendant à modifier la loi du Yukon.

Sur l'article 4 (cour d'appel).

M. LEMIEUX: Le ministre de la Justice n'était pas présent hier lorsque ce bill a été mis en discussion. J'ai alors proposé d'examiner si M. le juge Dugas ne devrait pas être nommé au nouveau poste de juge dans la province de Québec. L'honorable ministre connaît M. le juge Dugas mieux que moi, car il a fait partie du barreau en même temps que lui, presque avant ma

naissance. Ainsi que je le disais hier, M. Dugas a brillé au barreau de notre province, il a été juge dans cette province et, pendant nombre d'années, il a présidé le tribunal du Yukon à la grande satisfaction des plaideurs de ce territoire. Il cesse de remplir ses fonctions au Yukon et recevra une pension annuelle de \$5,000, l'équivalent du traitement d'un juge de la cour supérieure dans les districts ruraux de la province de Québec. L'honorable ministre ne pourrait-il pas s'enquérir si M. Dugas accepterait le nouveau poste judiciaire qui sera créé, si son état de santé le lui permet?

Cet arrangement, si l'état de la santé de M. Dugas permet de l'effectuer ferait économiser \$5,000 par année au Trésor fédéral.

J'ignore si M. le juge Craig appartient au barreau de la province d'Ontario, mais dans l'affirmative, je proposerais la même chose dans son cas. On pourrait fort bien le nommer à l'un des nouveaux ports à créer dans la haute cour d'Ontario. C'est une simple idée que j'émetts afin de rogner sur la dépense.

J'ai compris que l'honorable ministre disait l'autre jour qu'il chercherait à savoir, si les deux juges, MM. Craig et Dugas, sont en état d'exercer leurs talents dans d'autres parties du Canada. Le cas de M. le juge Dugas vient à point. On créera une nouvelle charge de juge, non loin d'Ottawa, dans le district de Montcalm. Je crois savoir que la famille de M. le juge Dugas est originaire du district où il est encore bien connu et tenu en haute estime. Pourquoi n'utiliserait-on pas immédiatement ses services et n'empêcherait-on pas le public de critiquer parce que deux juges, contre leur gré, toucheront une grosse somme leur vie durant vu qu'ils n'ont rien à faire dans le district du Yukon.

En disant cela, je suppose naturellement que M. le juge Dugas est en bonne santé; s'il était malade, je dirais qu'il a certainement droit à sa pension.

M. DOHERTY: Je ferai remarquer à l'honorable député que ces deux juges sont parfaitement libres d'accepter ou refuser ce que nous leur offrons. Ils peuvent dire: "Nous resterons dans le Yukon et continuerons à recevoir \$10,000 par année jusqu'à la fin de nos jours. Mais on me dit qu'ils sont disposés à accepter les conditions posées dans ce bill et prendre leur retraite à ces conditions. Si nous changeons ces conditions de façon à ce qu'elles ne leur soient pas acceptables, nous n'avons aucun moyen de les forcer à prendre leur pension. Et le résultat serait, si nous leur imposons des conditions inacceptables, pour économiser \$5,000 par année, que nous soyons obligés de continuer à en payer \$10,000.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a-t-il un amendement à proposer au bill? Je pose

M. LEMIEUX.

cette question, parce que des amis de quelques-uns des juges en question ont donné à entendre, je crois, qu'on les réintégrerait ou qu'on changerait le chiffre de la pension qu'ils reçoivent, et on m'a informé que le ministre allait proposer un amendement, à cet effet. Dans ce cas-là, je n'aurais rien à dire.

M. DOHERTY: Un des savants juges qui sont sur le point de prendre leur retraite paraît douter, depuis que le bill a été préparé, que l'annuité mentionnée de \$5,000 signifie une annuité à vie. Une autre chose proposée c'est que l'obligation imposée à ces juges, au cas où ils seraient appelés de nouveau sur le banc, d'accepter telle nouvelle nomination et au cas de refus de perdre droit à leur annuité, que l'on pourrait, dis-je, imposer cette obligation à un juge qui serait physiquement incapable de reprendre ses fonctions. J'admets que je n'ai jamais cru qu'il y avait danger qu'un Gouvernement voudrait s'en tenir ainsi à la lettre stricte de la loi. Mais je propose de modifier cet article de façon à dire qu'un juge ne sera obligé d'accepter une nouvelle nomination que lorsqu'il est en bonne santé.

M. THOMPSON (Yukon): Je dois dire en réponse à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) que l'honorable juge Dugas est loin d'être en bonne santé dans le moment. Il y a déjà plusieurs années qu'il se sent malade, et il est allé chercher à rétablir sa santé dans plusieurs sanatoriums d'Amérique et d'Europe. Présentement je crois qu'ils est à Florence, d'où il m'a écrit, l'autre jour, pour me dire que sa santé s'était améliorée, mais qu'il était loin encore d'être rétabli. Je doute que l'état de santé du juge Dugas lui permette d'accepter une nomination dans aucune partie du Canada pour le présent. Je suis très heureux de pouvoir dire que le travail judiciaire accompli par ces deux honorables juges dans le nord a été excellent. Il y a déjà plusieurs années qu'ils sont dans le Yukon. Dans les premiers temps de l'ouverture de ce territoire ces deux juges ont fait un travail très considérable, et à la satisfaction complète des habitants de cette partie du pays. Je regrette beaucoup que les circonstances les obligent à prendre leur retraite.

Sir WILFRID LAURIER: Je désire appeler l'attention du ministre de la Justice sur le fait que dans un des articles précédents il a substitué la cour d'appel de la province de la Colombie-Anglaise à la cour suprême du Canada. Mais pour les matières criminelles il propose de supprimer la cour d'appel de la Colombie-Anglaise et de s'adresser directement à la cour Suprême du Canada.

M. DOHERTY: J'ai pu lire ce que mon très honorable ami a dit hier à ce sujet.

Après m'être renseigné, j'ai découvert que la raison pour laquelle cet article du bill avait été rédigé de cette façon, c'est que la personne qui a préparé le bill s'est inspirée de la loi qui existait avant qu'il y eût trois juges, et à cette époque-là l'appel dans les causes criminelles était fait directement dans la cour suprême du Canada. On a pensé de plus en faisant le bill de cette façon, au lieu de permettre que l'appel en matières criminelles soit porté comme dans les matières civiles devant la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, que les causes dans lesquelles il y aurait appel sont excessivement rares et généralement de grande importance, et que si elles étaient portées devant la cour d'appel de la Colombie-Anglaise cet appel serait suivi d'un autre à la cour Suprême du Canada, ce qui obligerait les parties à sortir deux fois du territoire. Cependant, après réflexion, je crois qu'il serait peut-être mieux de permettre de porter les appels en matières criminelles devant la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, ainsi que l'a suggéré l'honorable chef de l'opposition.

Comme les appels en matières civiles seront portées devant cette cour, il sera peut-être plus régulier de porter aussi devant cette cour les appels en matières criminelles dans le territoire du Yukon, et je suis disposé à modifier l'article de façon à donner suite à cette proposition.

Sir WILFRID LAURIER: C'est avec une certaine défiance que je m'aventure à parler sur cette question, que mon honorable ami du Yukon (M. Thompson) connaît mieux que moi. Mais il me semble, vu que la distance entre la Colombie-Anglaise et Ottawa est si grande, qu'il serait préférable que tous les appels de ce genre fussent portés d'abord devant la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, et, s'il n'y a pas de désaccord entre les juges sur le banc, il ne devrait pas y avoir d'autre appel. Il ne pourrait y avoir appel qu'au cas où un des juges serait dissident.

M. THOMPSON (Yukon): Je crois que l'idée est bonne. Avant la création de la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, les appels du Yukon étaient portés directement devant la cour suprême de la Colombie-Anglaise. Le juge Dugas était le seul juge du Yukon à cette époque-là. Lorsque furent nommés les juges Craig et McAulay les appels étaient portés devant les trois juges siégeant ensemble, et de là on les portait directement devant la cour suprême du Canada. Je crois qu'il serait dans l'intérêt des territoires que nous eussions un appel direct à la cour Suprême de la Colombie-Anglaise tant en matières civiles, qu'en matières criminelles.

M. DOHERTY: Je propose que l'article 4 soit modifié en substituant les mots "cour d'Appel de la Colombie Anglaise"

aux mots "cour suprême du Canada" dans la sixième et septième ligne.

(L'amendement est adopté.)

M. DOHERTY: On a appelé mon attention sur le fait que ce bill laissant cette cour avec un seul juge, il pourrait en résulter des inconvénients sérieux si ce juge était malade ou temporairement absent, ou empêché de quelque autre manière à remplir ses fonctions. Je propose de modifier le bill en y ajoutant des articles autorisant la nomination d'un juge adjoint dans le cas de nécessité.

Je propose conséquemment d'ajouter comme articles 6, 7, 8 et 9 ce qui suit:

6. Advenant qu'un juge de la cour soit malade ou ait un congé, le Gouverneur en conseil peut, spécialement, nommer une autre personne qui possède les qualités mentionnées ci-dessus, pour le remplacer durant sa maladie ou son absence, et la personne ainsi nommée a, durant cette maladie ou cette absence, tous les pouvoirs attachés à la charge de juge de la cour.

7. Si le juge de la cour—

a) est intéressé dans une cause ou une affaire ou est inhabile pour raison de parenté avec une des parties, ou

b) a occupé, en qualité d'avocat, pour une des parties dans une cause ou une affaire antérieurement à sa nomination à la charge de juge, et se considère en conséquence inhabile à siéger ou à juger en cette cause ou affaire, ou

c) a d'autres devoirs judiciaires qui ne lui permettent pas d'entendre une cause ou une affaire sans délai excessif,

—le Gouverneur en conseil peut, sur la demande par écrit du juge, énonçant cet empêchement, nommer une autre personne ayant les qualités énumérées ci-dessus, pour remplir les fonctions de juge *pro hac vice* relativement à cette cause ou à cette affaire.

8. Tout juge intérimaire ou juge *pro hac vice* doit prêter serment de fidèlement remplir les devoirs de sa charge.

9. Tout juge nommé à titre temporaire pour remplir les fonctions de juge peut, nonobstant l'expiration du terme pour lequel il a été nommé ou la réalisation de l'événement qui devait mettre fin à sa charge, continuer et mener à fin le procès ou l'audition qui se trouve alors pendante devant lui de toute cause, affaire ou procédure, et y prononcer jugement, et peut pareillement prononcer jugement en toute cause, affaire ou procédure qu'il a entendue et qu'il a prise en délibéré; et le procès, l'audition ou le jugement est également valide et a le même effet que s'il ou elle avait eu lieu ou s'il avait été prononcé au cours du dit terme ou avant la réalisation du dit événement.

Ces dispositions sont en réalité les mêmes que celles qui ont été mises dans le bill de la cour de l'Echiquier.

M. WILSON (Laval): On ne dit pas quel sera le traitement du juge adjoint. A Montréal tous les étés nous avons des recorders adjoints et leur traitement est clairement établi d'avance.

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

Gouvernement actuel a décidé de maintenir le régime de l'exploitation du chemin de fer par l'Etat. Il s'est produit naguère des divergences d'opinions quant au mode d'exploitation et au mode d'administration. Il y a quelques années, sous le régime de mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), le mode d'administration fut changé. Jusque-là, et depuis les débuts de l'exploitation, le chemin de fer avait été placé sous la direction d'un seul administrateur, relevant du ministre qui était responsable envers le Parlement. L'honorable député de Renfrew-sud proposa d'y substituer un bureau d'administration, composé de quatre personnes, et plus tard de cinq personnes, changement auquel je m'opposai fortement. Je fis connaître mes vues dans le temps. Je jugeais que ce ne serait pas de l'intérêt de l'Intercolonial ni du pays, et, à mon avis, l'expérience a démontré que j'avais raison. Au cours de la récente campagne, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick, la question de l'exploitation du chemin de fer fut débattue. Dans ma propre circonscription, le candidat du parti conservateur avait des opinions très arrêtées sur le sujet, et déclara très nettement que si le parti conservateur arrivait au pouvoir, le bureau d'administration serait aboli et on reviendrait à l'ancien régime d'un administrateur général. Je vais indiquer brièvement les objections que je trouve au régime actuel et les raisons sur lesquelles ces objections se fondent. Tout d'abord, un administrateur général, avec de la décision de caractère, pourrait administrer une grande entreprise comme celle de l'Intercolonial d'une manière plus satisfaisante qu'un bureau d'administration se composant de quatre, ou de cinq, ou d'un nombre quelconque de personnes, pour cette raison que dans un tel corps la responsabilité est divisée, et que dès lors on en a moins le sentiment.

Je crois que dans la pratique il s'est produit des divergences d'opinions, des retards, et que les effets n'en ont pas été à l'avantage de l'Intercolonial. Mais les porte-voix de la doctrine politique qui est maintenant représentée en cette Chambre par le Gouvernement ont, dans le cours de la campagne électorale, fait des promesses au peuple, se sont engagés à revenir à l'ancienne pratique et à abolir le bureau d'administration. Mes vues ne sont pas les vues d'un parti politique; ce sont des vues personnelles, et elles sont partagées par des personnes se rattachant à l'un et l'autre parti, du moins dans les provinces de l'Est. Le temps me paraît venu de demander au ministre la ligne de conduite qu'il se propose de suivre à cet égard. Il est facile de répondre que la question est à l'étude, mais quand pareilles déclarations sont faites d'une extrémité à l'autre du pays, et lorsqu'il s'agit d'une question qui a préoccupé à ce point l'attention publi-

que, il ne me semble que juste pour les habitants de l'est du Canada d'éclaircir le public quant à la ligne de conduite que le Gouvernement va probablement adopter à cet égard. J'ai inscrit au Feuilleton, il y a quelque temps, des questions en vue de connaître quelle décision le ministre avait prise sur le sujet. Je ne me rappelle pas si le ministre a déclaré même que la question était à l'étude, mais, si je me rappelle bien il a affirmé que rien n'avait encore été fait. Comme preuve de l'idée que l'on avait généralement dans les Provinces maritimes à l'égard de la gestion actuelle du chemin de fer, je signalerai à l'attention du ministre un article publié dans un journal de la ville de Truro (Nouvelle-Ecosse), qui est située dans la circonscription représentée par l'honorable député (M. Stanfield) lequel remplit la charge importante de whip du parti conservateur. Ce journal est désigné sous le nom de "Citizen", de Truro. La rumeur veut que le député de Colchester ait de grands intérêts dans le "Citizen", de Truro, et dès lors les vues qui y sont exprimées auront, sans doute, beaucoup de poids aux yeux du ministre actuel des Chemins de fer, et je suis sûr qu'elles ne manquent pas d'intérêt pour l'honorable député de Colchester lui-même. Dans le numéro du 2 mars du "Citizen", de Truro, paraît un article dans les termes suivants:

Et MM. Brady, Tiffin et autres ont toujours la haute main, quand même le chemin de fer du peuple est saigné à blanc pour en tirer un surplus, et quand même le matériel roulant et le matériel de traction sont en train de disparaître.

Et maintenant, voici que le télégraphe nous apporte un autre "cri" de ces acteurs de grande foire, habiles à se vanter et à se faire de la réclame.

Le voici:

L'INTERCOLONIAL S'EST SURPASSE CET HIVER.

Montréal, 26 février.—"Nous atteignons le haut de l'échelle sous tous les rapports," déclare M. E. Tiffin, membre du conseil d'administration de l'Intercolonial, qui a été en session ici. "Le trafic-marchandises, et le trafic-voyageurs ont donné cet hiver des résultats supérieurs à tous autres."

"C'est le haut de l'échelle?"

"Oui, assurément". Mais comment y sont-ils arrivés?

En instituant un régime de famine, au moyen d'économies à courtes vues;

En négligeant le maintien de la voie, au point de la rendre dangereuse pour la circulation des trains;

En négligeant de faire les réparations nécessaires au matériel de traction, lequel est à l'heure qu'il est dans un pitoyable état;

En réquisitionnant tout ce matériel les dimanches pour le transport des marchandises, au moyen de locomotives pour trains-marchandises, trains-voyageurs, et toutes autres disponibles;

En relevant le tarif-voyageurs;

En relevant le tarif-marchandises;

En destituant des centaines d'employés, dont quelques-uns avaient quarante ans de service à leur acquit.

En congédiant de pauvres veuves et les privant de leur salaire, de \$15 ou à peu près, leur unique moyen d'existence;

En relevant le prix des repas exigé de leurs facteurs;

En congédiant leurs employés pour des bagatelles;

En faisant enlever les sémaphores en usage aux gares pour la protection de la vie et de la propriété;

En supprimant des télégraphistes en divers endroits, économies de bouts de chandelle au risque du sacrifice de bien des vies.

Jusques à quand le peuple endure-t-il ces administrateurs de chemin fer à méthodes arbitraires, ces spéculateurs éhontés?

Le 31 octobre 1911 au matin, un employé de l'Intercolonial, M. Frank Millanson, fut tué et brûlé dans une collision d'arrière à Sackville.

Lisez les commentaires qu'ont faits à cet égard les douze braves jurés:

Nous condamnons fortement la pratique de faire circuler les trains entre Dorchester et Sackville au moyen du système de signaux actuellement en usage, et qui, en raison des nombreuses pentes rapides et courbes fermées qui se trouvent entre ces deux gares, n'est d'aucune utilité ou devient une source de dangers très grands.

Nous croyons que l'ancien système de congés écrits, récemment mis de côté, est le seul qui convienne pour la circulation des trains entre ces deux endroits, dans des conditions de sécurité pour le public et les employés.

Nous recommandons, en conséquence que le bureau de télégraphe à la voie latérale d'Evans soit ouvert encore une fois, et que nuit et jour des télégraphistes s'y tiennent.

Nous sommes d'avis que la fermeture de la gare d'Evans et d'autres gares d'importance secondaire, en vue d'économiser les salaires de quelques télégraphistes, est incompatible avec la sécurité publique, la protection de la vie et des biens.

Ces fonctionnaires qui mettent ainsi en péril la vie humaine devraient-ils être exonérés, alors que de pauvres employés sont mis au ban pour de légères infractions?

Et le plus tôt on prendra ce parti, le mieux nous en serons.

S'il s'est trouvé un facteur qui ait contribué plus qu'un autre au succès du parti conservateur aux dernières élections du 21 septembre 1911, c'est le conseil d'administration du chemin de fer Intercolonial.

Et cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer pour le Dominion laisse se perpétuer un abus qui tous les jours détermine de nombreuses défections dans les rangs du parti conservateur.

Le chemin de fer Intercolonial est le chemin de fer du peuple, et le règne du "tsarisme" est depuis longtemps fini, bien qu'il reste encore des tsars.

Mais leur place n'est pas à la tête du chemin de fer Intercolonial.

Pourquoi demander au chemin de fer canadien du Pacifique des hommes capables?

M. EMMERSON.

L'Intercolonial est un chemin de fer tout aussi bon, il a produit un Pottinger, et il a encore un Pottinger.

En outre, il y a là des hommes comme J. T. Hallisey, MM. McLearn, J. R. Fisher, J. J. Daley et plusieurs autres.

Ces hommes ont une longue expérience de l'Intercolonial; ils verront à ce que ce chemin donne le meilleur service possible. Le public et les employés les tiennent en haute estime. Le ministre des Chemins de fer fera bien de donner tous ses soins à cette question.

Cette opinion que l'on exprime-là, monsieur l'Orateur, n'est pas de moi; ce n'est pas moi qui l'ai inspirée. Elle est néanmoins l'expression impartiale de l'opinion que l'on entretient dans l'est du Canada touchant l'administration de l'Intercolonial dans le moment, ainsi que mon honorable ami de Colchester peut l'attester et le confirmer. Durant le temps que j'ai eu l'honneur de diriger les affaires de l'Intercolonial et d'en avoir la responsabilité, j'ai pu réussir un moment à mettre les deux bouts ensemble, et même à avoir un excédent. Toutefois cela n'a pas été fait en appauvrissant la voie non plus que le matériel roulant de ce chemin de fer. Tout en les maintenant en parfait état, nous avons pu exploiter la ligne avec profit.

Il est une question qui a souvent été débattue dans cette Chambre, à savoir si l'Intercolonial devait ou ne devait pas rapporter un revenu à l'Etat. Ceux qui favorisent l'idée d'une exploitation de cette ligne uniquement en vue d'un revenu oublient les circonstances dans lesquelles le chemin a été construit. Ils oublient la nature des lieux par où il passe, et le motif qui nous a engagés à lui faire prendre la route du nord. Ils oublient que, dans la détermination du tracé de ce chemin, l'on a eu égard aux exigences militaires et politiques plutôt qu'aux nécessités commerciales. Il s'en est suivi que ce chemin, quoi qu'il ait fait beaucoup de bien et qu'il ait cimenté l'union des provinces comme n'aurait pu le faire aucune autre influence, n'a pas été une source de revenus. Comment aurait-il pu l'être lorsque son objet était de détourner le trafic qui des Provinces maritimes gagnait dans le temps les états de la Nouvelle-Angleterre, et de l'amener à se diriger du côté des provinces de Québec et d'Ontario. Afin d'arriver à cela, nous avons dû abaisser les tarifs de transport, et ce sont les populations des Provinces maritimes, de même que celles des provinces de Québec et d'Ontario, qui en ont bénéficié. Si nous avions maintenu les prix à l'égal de ceux qui avaient cours sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, il est aisé de voir qu'au lieu d'accuser des déficits, l'Intercolonial aurait donné des excédents, chaque année, et ces excédents, depuis quelques années, auraient été si considérables que l'intérêt des sommes dépensées sur ce chemin n'aurait donné

lieu à aucune difficulté. Ceux qui croient que l'Intercolonial devrait donner des excédents ou produire un revenu oublient pareillement qu'il existe au Canada tout un système de canaux et d'autres grands réseaux de chemin de fer.

Ces canaux ont coûté au pays près de 90 millions, et l'Intercolonial nous a pris une somme à peu près égale. Le chemin de fer canadien du Pacifique a, lui aussi, coûté des sommes considérables. Je sais qu'il y a diverses opinions sur ce que cette ligne nous a coûté, et que la détermination du chiffre de la dépense dépend de la valeur que l'on a attribuée à certaines propriétés cédées autrefois à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Quoi qu'il en soit, ce chemin n'a pas coûté au pays moins de 220 millions, et le pays cependant ne possède même pas un clou de ce vaste réseau. Par contre, les 90 millions que l'Intercolonial nous a coûté constituent un placement, et ce chemin est le bien le plus beau et le plus considérable que le pays possède aujourd'hui. Les canaux aussi sont la propriété du peuple. Il en va autrement du Pacifique-Canadien: avec tout l'argent que nous y avons mis, ce chemin est la propriété d'actionnaires dont beaucoup sont des étrangers, des gens qui n'habitent pas parmi nous, qui n'ont au Canada d'autre intérêt que de tirer des dividendes des fonds qu'ils y ont placés, et qui, naturellement, favorisent l'imposition de tarifs aussi élevés qu'ils le peuvent.

Après cela, il devient très intéressant de savoir ce que le ministre se propose de faire dans la gestion de l'Intercolonial, et nous avons droit, je pense, à une déclaration de sa part touchant la ligne de conduite qu'il entend suivre, surtout à l'égard des lignes d'embranchement. Je vois par le Feuilleton que l'on se propose de prendre sur le revenu consolidé quelque 35 millions pour aider à la construction de chemins de fer qui seront possédés et exploités par des sociétés particulières. Le Canada peut dépenser des millions pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, il peut songer à creuser et à élargir le canal Welland, à construire le canal de la baie Georgienne. Ce sont là des projets qui n'effraient ni les membres de cette Chambre, ni le peuple de ce pays. Mais lorsque vous parlez d'étendre l'Intercolonial par l'absorption des lignes d'embranchement, lorsque vous parlez d'accroître les facilités de ce chemin, tout de suite il s'élève un murmure d'alarme au sujet de la dépense. Si l'on en juge par ses déclarations à la Chambre, mon honorable ami (M. Cochrane) songerait à relier l'Intercolonial au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au moyen d'un transbordeur.

Pour compléter ce raccordement, il devra, je suppose, absorber diverses lignes de chemin de fer, un embranchement tout au moins, sinon plus. J'approuve cette idée.

Qu'il ne s'effraie pas de la dépense. Les populations de l'est du Canada, de même, j'en suis sûr, que celles de l'ouest, ne s'en alarmeront point. S'il se trouve quelqu'un dans le pays pour récriminer, ce ne pourra être que dans cette Chambre. Je suis persuadé en effet que les populations d'Ontario ou de l'Ouest ne s'opposeront pas à cette dépense. Elles y ont non moins d'intérêt que les populations de l'île du Prince-Edouard ou des Provinces maritimes, car elles désirent un marché pour la production de leurs manufactures. Elles désirent atteindre le pêcheur et le marchand de bois de l'Est, lesquels, de leur côté, désirent fournir aux manufacturiers du Canada le marché le meilleur qu'ils puissent trouver. La chose en conséquence profiterait à l'Est comme à l'Ouest. Il me semble donc que nous avons droit de la part du ministre à une déclaration beaucoup plus complète que toutes celles qu'il nous a faites jusqu'ici, touchant le projet d'établir un service de transbordeurs, l'étendue de ce service et le temps auquel il sera mis à exécution. Ce sont là des questions légitimes, et je suis persuadé que le peuple attend du ministre une déclaration à cet égard.

Il y a ensuite d'autres rumeurs auxquelles les journaux donnent asile touchant l'avenir de l'Intercolonial. Ces temps derniers, par exemple, les journaux nous ont appris que l'on songe à établir un service de paquebots entre les ports canadiens reliés entre l'Intercolonial et ceux de la Grande-Bretagne. Je ne sais jusqu'à quel point ces rumeurs sont fondées, mais les raisons que l'on indique me paraissent excellentes. On assure qu'au moyen de ce service, on amènerait au réseau des chemins de fer de l'Etat un commerce dont les sociétés particulières ont eu jusqu'à présent tout le bénéfice. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a une ligne de paquebots, la ligne Allan, dont le service se relie à celui du Pacifique-Canadien, et, dans de faibles proportions, au chemin de fer intercolonial. Il va sans dire que, dans son propre intérêt, le Pacifique-Canadien a détourné de l'Intercolonial le trafic que, selon la nature des choses, suivrait cette voie; il a détourné à son profit le trafic qui se dirige vers l'Ouest.

Je conçois donc facilement que mon honorable ami et les agents de son ministère aient l'idée d'accroître les revenus de l'Intercolonial. Ces questions sont plus que jamais à l'ordre du jour à cause du droit de circulation que l'on se propose d'accorder sur la voie de l'Intercolonial aux compagnies de chemin de fer canadien du Pacifique, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique. Cette proposition, le Parlement dans le passé en a été plus d'une fois saisi; elle a été débattue entre l'administration des chemins de fer et les compagnies; et c'est un problème qui devra

être résolu. Je suis sûr que mon honorable ami doit avoir une idée de ce qu'il va faire relativement à ces permis de circulation, surtout entre Saint-Jean, Halifax, et les Sydneys, ou encore entre Saint-Jean, Moncton, Halifax et les Sydneys. Quant à moi personnellement, j'ai toujours pensé qu'il serait bon d'accorder au Pacifique-Canadien, à de certaines conditions, le droit de faire circuler ses trains sur la voie de l'Intercolonial pour son trafic d'entier parcours. C'est à ce dernier trafic, au reste, que ces permis devront se limiter. Les compagnies veulent davantage; elles entendent obtenir la permission de faire circuler sur la voie de l'Intercolonial non seulement les trains qui gagnent l'Ouest, mais aussi ceux-là qui vont d'une gare à l'autre. Je ne les en blâme pas. Il n'y a pas pour elles de moyen plus facile et moins coûteux de s'emparer de l'Intercolonial, et de s'assurer le bénéfice des fonds consacrés par le Gouvernement du Canada à l'établissement de cette ligne. Elles pourraient facilement, sans prévenir le public, acquérir l'Intercolonial sans y mettre un sou de capital. Grâce à cette permission, elles auraient en moins de deux ans écarté de la ligne tous les trains de l'Intercolonial proprement dit. Ces compagnies s'assureraient du coup le bénéfice de tous les millions que le Gouvernement du Canada a dépensés dans la construction et l'amélioration de l'Intercolonial et de ses gares extrêmes, sans avoir eu à contribuer le moins du monde à cette dépense. Il a fallu de nombreuses années pour amener à l'Intercolonial un certain volume d'affaires, il a fallu dépenser des sommes considérables pour établir ses gares extrêmes, et donner au service toutes sortes de facilités sur différents points de la ligne.

Il en est résulté d'énormes dépenses, et cependant, grâce aux moyens employés par ces compagnies de chemins de fer pour accaparer le trafic local, elles bénéficieraient de tous les sacrifices que s'est imposés le pays pour la création de ces perfectionnements. La création d'un commerce quelconque, qu'il s'agisse de chemins de fer, d'industries manufacturières ou d'autres exploitations, nécessite des années de préparation; elle entraîne fatalement de fortes dépenses qui, momentanément ne se traduiraient pas par des résultats appréciables et qui par voie d'accroissement et d'accumulation, aboutissent à la création d'un actif d'une inappréciable valeur. Indépendamment de sa plate-forme, de ses têtes de ligne, de ses gares terminales et de toutes les installations propres à faciliter le trafic sur son réseau, outre son matériel roulant, les affaires et la sphère d'influence constituent un actif qu'il me serait impossible d'apprécier à sa juste valeur, mais dont le

M. EMMERSON.

peuple canadien bénéficie énormément. Or, livrer tout cela, du coup, à une compagnie serait un crime, ce serait violer la foi jurée, la parole donnée aux populations du Canada oriental; ce serait, à mon avis, la violation du pacte de la Confédération. Si les délégués, représentant les quatre provinces primitives de la Confédération n'eussent pas décidé d'un commun accord de construire ce réseau jamais les Provinces maritimes n'auraient franchi le seuil de ce Dominion, et jamais la Confédération n'eût été créée avec l'aide de ces provinces.

Ce serait donc un crime, de la part de tout gouvernement, de tout parlement, de toute coterie, que de chercher à contrecarrer les espérances de ces populations touchant la Confédération ou de porter même la moindre atteinte au traité intervenu entre ces quatre provinces.

Je ferai observer au ministre que les plus chers intérêts de l'Intercolonial demandent que sa gestion soit confiée à un directeur général, au lieu d'être aux mains d'un conseil d'administration. Je désapprouve la création de ce conseil. Ce n'est pas une commission comme on se l'imagine; le chemin de fer n'est pas entre les mains de ce conseil d'administration.

Ce sont les directeurs, c'est tout simplement un conseil de cinq titulaires chargés de la direction et de l'exploitation du réseau. Le ministre des Chemins de fer, ainsi que le département et le Gouvernement en dernière analyse, sont responsables de cette administration et ils ne sauraient se dérober à cette responsabilité; seulement la présence de ce conseil d'administration atténue le sens de la responsabilité. En confiant cette charge à un seul homme méritant et apte à ces fonctions, on diminuerait les retards et il y aurait plus d'unité d'initiative. Depuis deux ou trois ans, par suite de divergences d'opinion au sein du conseil d'administration, on a manqué de faire des travaux d'amélioration en temps utile et ces retards ont entraîné la perte de millions de dollars. Je ne cherche nullement à embarrasser le ministre. Je me fais tout simplement l'interprète des vues de nombre d'esprits avertis dans les affaires publiques et des populations des Provinces maritimes, en général, dans l'espoir que le ministre mettra la question à l'étude et prendra les moyens voulus pour remédier aux griefs se rattachant à ce chemin de fer. Je ne nourris aucune animosité à l'endroit du personnel de ce conseil d'administration; mes remarques n'ont absolument rien de personnel; il s'agit uniquement d'établir la comparaison entre la gestion d'un chemin de fer soit par un conseil d'administration soit par un seul titulaire qui aurait toute la responsabilité de son administration et se rendrait parfaitement compte de la chose. Il n'y au-

rait ni partage de responsabilité ni effort tenté pour se dérober à cette responsabilité et la faire retomber sur autrui. Avec une commission à l'instar de celle qui existe en Australie, l'administration serait complètement indépendante du département et du Gouvernement, et la commission serait responsable envers le Parlement du Canada, relativement aux résultats de sa gestion, le ministre devrait immédiatement mettre le peuple dans ses confidences et nous dire toute sa pensée à cet égard.

On se propose de consacrer \$10,000,000 à l'exploitation de l'Intercolonial durant l'exercice finissant le 31 mars 1913. Le ministre doit viser certains perfectionnements. Il ne faut pas de piétinement sur place, pas plus pour la gestion de l'Intercolonial que pour les autres affaires; chaque année apporte ses nouvelles obligations et ses nouvelles conditions et si ce chemin de fer doit progresser, il faut sans cesse y apporter des perfectionnements. Le ministre s'est sans doute consulté avec ses fonctionnaires et a décidé de faire certains travaux d'amélioration. D'après la rumeur répandue par les journaux, il serait question de confier à des agents spéciaux, autres que les conducteurs, le soin de recueillir les billets à bord des trains. D'ordinaire, je n'attache guère d'importance à ces rumeurs de journaux, mais nombre de gens y ajoutent foi et voilà pourquoi il importe que le ministre nous manifeste sa pensée à cet égard.

L'excédent du dernier exercice, dit-il, est de \$700,000 au lieu que l'année précédente, il n'avait atteint que quelques cent mille dollars. Je le sais, sous le régime de ses prédécesseurs on a accumulé des plus-values de \$600,000 à \$700,000; mais à mon avis, cela s'est fait au dépens de la plateforme, de la force motrice et du matériel roulant. C'est ce qui se fait encore aujourd'hui et si cette pratique se perpétue, tel sera encore le résultat du prochain exercice. Il est impossible de voyager aujourd'hui sur l'Intercolonial, sans demeurer convaincu que le service se détériore, comparativement à celui qui existait il y a quelques années. Le ministre (M. Cochrane) a avoué son manque de lumières, son ignorance des conditions qui règnent sur l'Intercolonial.

On ne saurait exiger du ministre une connaissance approfondie de tout ce qui intéresse l'Intercolonial aujourd'hui, et il faut le féliciter de la candeur de son aveu; seulement, s'il veut bien se rendre à quelque tête de division sur l'Intercolonial, et surtout à Moncton, il y verra sur des milles de parcours nombre de voitures hors de service et inutilisées.

De toutes les parties du pays où les populations nouent des relations d'affaires avec l'Intercolonial, une clameur générale s'élève qu'il leur est impossible d'obtenir des wagons pour l'expédition de leurs marchan-

dises et voici la réponse banale: "Impossible de vous fournir des wagons; nous les avons envoyés en territoire américain et on les y retient". L'excuse est assez valable; mais il faut tenir compte de l'objection, et quelle que soit la difficulté, il faudrait fournir des voitures aux clients de l'Intercolonial. On le sait, sur ce continent, quand un wagon de chemin de fer est acheminé vers une route étrangère, cette ligne peut utiliser ce wagon en payant le droit de stationnement, et ainsi, s'il y a insuffisance de voitures, ce wagon peut se transférer d'une ligne à l'autre, et ce n'est souvent qu'après un long intervalle de temps qu'il revient sur sa propre ligne. Cette situation s'aggrave du fait que le Canada n'exporte aux Etats-Unis que des marchandises de fort volume. A l'instar des gouvernements précédents, peut-être, le Gouvernement actuel cherche trop à restreindre le volume de son commerce avec les Etats-Unis. Mais force nous est bien d'acheter aux Etats-Unis. Il nous faut acheter de l'antracite, dont une forte partie se transporte par voie ferrée; il nous faut demander aux Etats-Unis notre coton brut et une forte partie des matières premières utilisées dans nos industries manufacturières; mais c'est là quantité si négligeable, comparativement à ce que nous sommes obligés de leur envoyer, que le trafic ne s'égalise pas, et la ligne de chemin de fer qui obtient un de nos wagons ne peut le renvoyer chargé, le résultat étant que, lorsque ces lignes ont besoin de wagons pour leur trafic local, elles utilisent nos voitures, en payant les droits de stationnement quotidiens. Le seul moyen de remédier à la situation est d'obtenir un plus grand nombre de wagons. Comment cet excédent de l'Intercolonial s'est-il créé, dans une large mesure? En ne faisant pas les dépenses nécessaires pour les réfections du matériel roulant de tout genre, en ne réparant ni les wagons devenus hors de service, ni les vieilles locomotives, et en n'en construisant pas de neuves. Je le répète, près des usines et ateliers de Moncton, il y a sur un parcours de plusieurs milles une foule de wagons qu'on laisse rouiller sans les réparer, et qui occupent inutilement du terrain. Il n'est pas un fonctionnaire de l'Intercolonial qui n'avouerait la chose; seulement, nombre d'entre eux ne l'oseraient. Et en présence de cette situation du matériel roulant, les expéditeurs de foin et de pommes de terre sont dans l'impuissance d'expédier leurs produits au marché.

C'est là un grief général au Canada, et cependant on ne songe pas à le redresser. Et pourquoi? Parce que le conseil d'administration a reçu instruction de créer un excédent, parce que ces conseillers tiennent à ce que le budget de l'Intercolonial accuse une plus-value à l'honneur de leur

gestion et au détriment des intérêts commerciaux du pays, et à mon avis, au préjudice de l'Intercolonial même. Nous avons construit à grands frais des ateliers à Moncton et nous avons ouvert des crédits affectés à la construction de nouvelles locomotives; mais depuis quatre ans, on n'a rien fait aux ateliers pour la construction des locomotives, même de celles dont on doit porter le prix au compte du revenu ordinaire. Le ministre constatera qu'il y a aujourd'hui sur l'Intercolonial dix-sept ou dix-huit locomotives de moins que l'an dernier. On néglige ce service de la force motrice, et le grand sujet de plainte c'est que, même lorsqu'il y a des wagons, il n'y a pas de force motrice pour les remorquer. Les locomotives affectées aux trains de voyageurs remorquent des marchandises le dimanche, au grand scandale des adhérents de l'alliance dominicale, et au détriment de la réputation du service de force motrice de ce réseau. Les locomotives ont besoin de repos tout comme nous. Les experts en matière de chemins de fer apprendront au ministre qu c'est une économie mal entendue d'utiliser les locomotives sans leur donner un jour de répit. L'an dernier j'ai vu tout un train de wagons chargés demeurer immobilisés à une gare parce qu'il n'y avait pas de locomotives pour les remorquer. Si le ministre se complait dans son excédent pour l'exercice et qu'il compte sur un autre excédent pour le prochain exercice, il devrait nous dire comment il espère réaliser ses prévisions. Il devrait être en mesure de dire à cette Chambre, si oui ou non, le budget de l'Intercolonial accuserait un excédent, s'il faisait les dépenses voulues pour les réfections de son matériel roulant hors de service. Je n'exagère nullement et je ne tiens pas à le faire. On dira peut-être que ces critiques s'adressent à l'administration du réseau depuis trois ou quatre ans, ou depuis la création du conseil d'administration; mais si je ne me trompe, mon collègue (M. Graham) est de taille à subir cette critique.

M. GRAHAM: Certainement.

M. EMMERSON: Il s'agit de la situation actuelle et je critique les conditions qui règnent aujourd'hui, sans me demander où porteront mes coups.

Si l'on doit continuer ce système d'administrer le chemin de fer et d'obtenir un surplus à tout prix, on continuera à avoir des résultats désastreux qui sont très visibles aujourd'hui. Je crois qu'on a établi seize fosses pour les réparations des locomotives à Moncton et quand les ateliers ont été construits, c'était le désir bien connu du département que toutes les réparations puissent y être faites plus économiquement en raison des facilités établies et qu'en plus des réparations on puisse fabriquer dans les ateliers de Moncton

M. EMMERSON.

toutes les nouvelles locomotives à même le compte courant du revenu.

On proposa aussi de construire dans ces ateliers également à compte du revenu, des nouveaux wagons de toute classe et de toute description qui devaient remplacer ceux qui étaient hors d'usage soit à cause de leur long service soit par accident. Des dispositions furent prises dans ce but. Comment aurait-on pu justifier ces dépenses pour ces travaux importants et pour améliorer l'outillage, si nous ne devions pas les utiliser? Ils sont restés sans emploi trop longtemps et aujourd'hui encore ils sont inemployés. Mon honorable ami, je n'en doute pas, recevra des rapports montrant qu'il n'y a pas plus de wagons que d'habitude. S'il examine ses relevés, il constatera qu'il a 462 wagons d'une certaine catégorie qui sont hors de service aujourd'hui, apparemment depuis un an, qui auraient dû être réparés car ils étaient usés ou hors de service. Mais à l'avenir, on a le projet de les remplacer par autant de wagons fermés. Tout doit être fait dans l'avenir, rien maintenant et si cette façon de procéder doit continuer, elle ne peut qu'amener un désastre pour l'Intercolonial. Je soupçonne quelquefois que ceux qui sont responsables des conditions existantes—et je tiens la commission d'administration responsable—sont à un certain point désireux de discréditer l'Intercolonial aux yeux de la population du Canada pour qu'il puisse être plus facilement transféré et vendu par le Gouvernement aux compagnies de chemins de fer pour leur usage et leur bénéfice. Je soupçonnerais presque qu'il y a des moyens employés afin de mettre ce chemin de fer dans une position tellement fautive devant le peuple qu'il dise: Oh! venez à notre secours; débarrassons-nous en s'il doit être administré de cette façon; s'il doit donner des résultats pareils; n'importe quoi est préférable à l'état de choses actuel. Je voudrais croire qu'il n'y a personne qui soit poussé par des motifs semblables, mais néanmoins le résultat est le même, puisqu'il tend vers ce but. Ceux qui croient que le chemin de fer doit continuer à être exploité comme faisant partie d'un réseau du chemin de fer de l'Etat au Canada sont ébranlés dans leur foi par suite des méthodes employées dans l'entretien du matériel roulant et de la détérioration de la voie.

Ce sont des questions sérieuses qui ne touchent pas seulement les députés de la Chambre. La population du Canada, celle de l'Est en particulier qui est plus au courant de la situation, a les yeux tournés vers le ministre des Chemins de fer et vers le Gouvernement qui est responsable de cette situation. Je ne parlerai pas de plusieurs détails que je pourrais citer. Je préviens seulement le ministre dans l'espoir qu'il s'occupera de cet état de choses. Suivant moi un changement dans le personnel de la com-

mission n'amènerait aucune modification, parce que je crois qu'un tel système d'administration doit échouer et misérablement échouer. Je crois qu'un homme énergique, revêtu du pouvoir et de l'autorité que ces hommes possèdent collectivement donnerait des résultats meilleurs que n'importe quelle commission. Mes vues peuvent bien ne pas être admises par le ministre, il peut ne pas attacher beaucoup d'importance à ce que je dis, mais je dois lui faire entendre que le public partage ces vues, que les meilleurs agents de l'Intercolonial pensent ainsi et qu'il faut apporter un remède. J'espère qu'on le fera bientôt.

En attendant, pour me résumer, je crois que mon honorable ami devrait nous faire part de ses projets relatifs à ces embranchements, à l'application qu'il entend faire du système de transbordeur, aux méthodes d'administration du chemin de fer, aux droits de circulation et aux pouvoirs qu'il se propose de donner ou qu'il a mis à l'étude pour accorder aux différents chemins de fer qui cherchent à obtenir ces droits en s'adressant au département qu'il dirige. Je l'invite à accorder sa considération la plus sérieuse à ces questions et à beaucoup d'autres et s'il veut nous mettre dans sa confiance à ce sujet il nous permettra d'étudier plus facilement ses crédits. Nous n'avons pas besoin de lui poser autant de questions sur les détails, car après tout les principes doivent prévaloir. Il est responsable du système qui sera adopté par la commission d'administration et je crois que nous avons droit de sa part à une explication entière, détaillée et complète sur tout ce qui regarde l'Intercolonial et le programme qu'il a décidé ou qu'il a l'intention d'appliquer.

M. COCHRANE: Je regrette, monsieur l'Orateur, que l'honorable député qui vient de parler n'ait pas été présent quand cette question a été assez complètement discutée la première fois que mes crédits furent examinés. J'ai déclaré alors que les promesses faites par le premier ministre durant la dernière campagne au sujet de la reprise des embranchements seraient exécutées.

Je ne me propose pas de critiquer la commission d'administration ou de faire connaître nos intentions à son sujet. C'est une question que je n'ai pas pu encore examiner et je crois que ce serait de très mauvais goût de ma part de critiquer mon prédécesseur.

Je ne suis entré en fonctions que depuis quelques mois et je n'ai pas encore voyagé sur le réseau de l'Intercolonial, sauf pour aller à Halifax et en revenir à la hâte. La commission d'administration peut être tout ce qu'en a dit l'honorable député et il peut y avoir beaucoup d'occasion d'améliorer cette commission. Il peut se faire qu'un seul administrateur soit préférable à une commission de cinq membres. C'est une question qui devra être étudiée à son mérite.

A propos du transbordeur, tout ce que je puis dire, c'est que j'ai chargé un professeur de Queens College d'aller étudier la situation sur les lieux et il est à l'œuvre depuis quelque temps. Si j'ai choisi ce professeur, c'est qu'il ne sera soumis à aucun influence locale, mais étudiera la question à sa valeur et recommandera le meilleur emplacement pour le transbordeur, la construction des meilleurs entrepôts et bassins, etc. La question des droits de circulation n'a pas encore été examinée. La seule compagnie qui ait fait une demande de ce genre, c'est le Pacifique-Canadien et sa demande portait sur la distance entre Saint-Jean et Halifax. C'est une affaire qui sera étudiée par le Gouvernement aussitôt que la session sera terminée. L'honorable député (M. Emmerson) a aussi parlé de conducteurs spéciaux. J'ai installé sur une partie de la ligne quelques conducteurs spéciaux pour percevoir les billets.

M. EMMERSON: Ces employés doivent-ils être pris au bureau de l'auditeur comme on l'a dit dans la presse?

M. COCHRANE: Je ne sais pas où ils seront pris. J'ai laissé à l'auditeur du département le soin de faire un choix et il m'a fait les recommandations quand j'ai pris la direction du département. Je veux faire un essai du système pour me rendre compte de ses avantages. Je sais que plusieurs chemins de fer américains ont adopté ce système et en ont été très satisfaits. Quant au surplus, je pense qu'au moment où le budget supplémentaire sera disposé...

M. CARVELL: Le surplus aura disparu.

M. COCHRANE: Il y aura un crédit relatif au matériel roulant. A propos de l'état de ce matériel roulant, j'ai entendu beaucoup de choses qui corroborent quelques-unes des affirmations de l'honorable député, mais je ne puis pas en parler d'une façon définitive.

Pourtant j'ai un rapport sur le matériel roulant. Je regrette de dire que tous les chemins de fer ont manqué de wagons. La Chambre en a déjà entendu parler quand, il y a un mois, une plainte a été faite au sujet du Pacifique-Canadien. On a dit que les gens qui vivent entre ici et Pembroke ne pouvaient pas obtenir de wagons pour transporter leur foie; j'ai examiné l'affaire avec le Pacifique-Canadien à l'époque et la compagnie m'a informé qu'elle avait plus de 15,000 wagons aux Etats-Unis et qu'il était impossible de les ramener. Les chemins de fer ont dû faire face chez nos voisins à une congestion de trafic plus grande encore qu'au Canada et ils ont rencontré des difficultés inouïes. Il y a beaucoup de vrai dans ce qui a été dit sur la longueur de temps qu'il faut pour faire venir les wagons de marchandises dans les Provinces maritimes par l'Intercolonial. Un grand nom-

bre d'expéditions ont été faites de cette région aux Etats-Unis et les retours de wagons ont été très insuffisants. J'ai insisté pour qu'on impose les taxes régulières pour les retards dans chaque cas et je pense que le résultat sera assez bon. Je ne crois pas avoir autre chose à dire en réponse à l'honorable député, sauf qu'il n'est pas juste de me demander d'exposer mon programme quand je ne suis en fonction que depuis quelques mois et que je n'ai pas eu la possibilité de parcourir tout le réseau de l'Intercolonial et de me rendre compte personnellement des choses comme je me propose de le faire.

DROIT SUR LA FICELLE DE PECHE.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Je désire pendant quelques instants attirer l'attention du ministre des Douanes, sur une question qui est d'un intérêt considérable pour les pêcheurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Je veux parler du droit qui est imposé actuellement sur certaines qualités de ficelle dont on se sert dans la pêche au homard. On croit généralement dans le pays que la ficelle employée pour les pêcheries est exempte de droits. Il est vrai qu'il y a certaines sortes de ficelle qui sont aussi employées et qui sont importées avec exemption de droits. Mais il y a néanmoins une espèce de ficelle très commode pour la pêche du homard qui est taxée d'un droit de 25 p. 100, et c'est à ce propos que je désire présenter quelques observations. La ficelle en question est connue sous le nom de merlin ordinaire ou non tanné. Pour me faire comprendre du ministre permettez-moi de lire l'article du tarif qui permet l'entrée en franchise de certaines sortes de ficelle à pêche. L'article en question porte le n° 682 et il est ainsi conçu:

Hameçons pour la pêche de grands fonds ou de lacs, n'étant pas de grosseur moindre que le numéro 2.0; lignes à morue, à saumon, à merlan, à maquereau; ficelle à filets pour le maquereau, le hareng, le saumon, le phoque, le mullet de mer et ficelle à filets et à lignes traînantes, en écheveaux ou en rouleaux, tannée ou non, de grosseur et nombre de fils variés, y compris la ficelle à rets à mailles, en pelotons, câbles de tête, merlins tannés, et pièces de coton, de chanvre ou de filasse pour rets et rets et seines de pêche de grands fonds, lorsqu'ils sont employés exclusivement aux pêcheries, mais non les hameçons, lignes ou filets qui servent communément aux amateurs.—En franchise.

Sur le littoral est du Canada, beaucoup de têtiers de casiers à homards ou les filets de têtiers de casiers à homards, ou les filets qui forment partie de ces casiers, sont fabriqués avec de la ficelle de coton. Cette ficelle, je crois, est importée en franchise pour la fabrication des filets et nos pêcheurs s'en servent pour fabriquer leurs casiers à homards. Mais il n'en est pas de

M. COCHRANE.

même pour le merlin non tanné qui est frappé d'un droit de 25 p. 100. Cette question a été soulevée ici, au commencement de la session, et le ministre des Douanes a donné une explication que j'ai sous les yeux. Voici ce qu'il disait:

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Un député des provinces d'en bas m'a adressé un télégramme sur la fin de décembre dernier, me demandant si cette circulaire venait de nous et s'il y avait là indication d'un changement apporté au règlement, et c'a été la première nouvelle que j'ai eu de la chose. Renseignements pris, je constate qu'il s'agit là d'une simple affaire concernant les bureaux, et voici comment cela est arrivé. Il a été rapporté au ministère que l'on avait fait passer à la douane en franchise de la ficelle de manille par application de l'article 682, qui donne libre entrée aux merlins enduits et cordeaux dits porcelins en coton. D'autre part, l'article 548 assujettit à un droit de 25 p. 100 les ficelles et cordages de toute sorte, n.d. Sur communication à lui faite de ce renseignement, le chef du bureau de la statistique a cru devoir émettre la circulaire que je vais lire, et qui est dans le sens de celle que vient de vous lire l'honorable député (M. Maclean d'Halifax):

“Ministère des Douanes,

Ottawa, le 14 décembre 1911.

A monsieur le percepteur des Douanes,

Port de ———

Avis vous est donné que la ficelle employée à la confection des têtiers de casiers à homards est soumise à un droit de 25 p. 100 par l'article 548 du tarif. Cet avis vous est envoyé afin d'assurer l'acquittement de la taxe prévue dans la loi, vu qu'à de certains ports ce produit a passé en franchise par une fausse application de l'article 682.”

A cause d'une erreur qui s'était glissée dans cette circulaire, il en a été plus tard émis une autre dont voici la teneur:

“Ministère des Douanes,

Ottawa, le 27 décembre 1911.

La lettre circulaire qui vous a été adressée le 14 décembre 1911 relative à la ficelle employée à la confection des têtiers de casiers à homards est annulée, et la suivante y a été substituée:

Par l'article 682, les merlins enduits employés dans les pêcheries sont admis en franchise. Les merlins non enduits, même employés dans les pêcheries, sont soumis à un droit par l'article 548.

Il paraît que, pour la fabrication des têtiers de casiers à homards, l'on importe des merlins autres que ceux enduits, et ces merlins sont soumis à un impôt, bien que destinés à la confection de casiers à homards.”

Voici le point sur lequel je désire insister. Ce merlin non tanné est celui qui convient le mieux à la fabrication des casiers à homards et c'est celui qui est le plus employé, et cependant il est frappé d'un droit de 25 p. 100. L'autre merlin, le merlin tanné est admis en franchise, mais il n'est pas d'un emploi aussi général. Ce n'est pas une consolation pour un pêcheur que de s'entendre dire qu'un merlin dont il ne se sert pas et qui ne convient pas à son industrie est admis en franchise, quand ce-

lui dont il se sert pour fabriquer ses casiers, est frappé d'un droit de 25 p. 100.

J'ai écrit à une maison de Yarmouth, la compagnie Parker & Eakins, pour savoir si j'avais raison de dire que c'est surtout le merlin non tanné dont se servent les pêcheurs. Je donnerai lecture d'une partie de la réponse :

Il paraîtrait qu'un fonctionnaire du département des Douanes, à Ottawa, a découvert ce qu'il croyait être une interprétation erronée du tarif sur cet article et a fait donner l'ordre en question. A mon sens, rien ne me paraît motiver cette décision, parce que la ficelle en question, bien qu'employée pour les têtiers de casiers, est spécialement mentionnée comme exempte de droits, à l'article 682 du tarif. Cet article dit: ficelle à filets pour le maquereau, le hareng, le saumon, le phoque, le mulet de mer et ficelle à filets et à ligne traînante, en écheveaux ou en rouleaux, tannés ou non. La ficelle de coton qui est mentionnée ici, sert pour les rêts et non pour les filets et sa qualité dépend du nombre de brins. Si nos pêcheurs de homards préfèrent l'employer pour des têtiers de casiers, au lieu d'en faire des filets et des rêts, il me semble que cela ne doit pas être une raison pour frapper cet article d'un droit, quand il est dit dans le tarif qu'il sera admis en franchise.

La seule autre ficelle qui soit frappée d'un droit est faite avec du chanvre de manille et se vend sous le nom de "merlin". Il paraîtrait que le merlin n'est admis en franchise que lorsqu'il est tanné (teint avec une décoction d'écorce d'épinette), mais comme, dans la pratique, les pêcheurs emploient plutôt le merlin blanc, non tanné, les marchands sont obligés d'en faire venir de la Consumers Cordage Company, d'Halifax, et le prix est le même que pour le merlin importé des Etats-Unis, droits acquittés. Nous ne voyons pas pourquoi le merlin tanné est admis en franchise et le merlin non tanné est frappé d'un droit, vu que c'est l'intention et le désir du Gouvernement d'admettre en franchise tous les articles dont se servent les pêcheurs dans leur industrie. Il suffirait de faire disparaître le mot "tanné" du tarif, pour régler toute la question.

Un autre correspondant, bien au courant dans l'industrie de la pêche, m'écrit ce qui suit :

Le merlin tanné est admis en franchise mais le merlin non tanné, qui est le seul employé, est frappé d'un droit de 25 p. 100. Pour cette raison, le merlin non tanné se vend au détail 25 cents la livre, pendant que la ficelle de Manille (6 fils), dont on se sert pour les casiers à homards et les lignes, est exemptée et ne coûte que 11 cents.

Remarquez que ce sont les prix du détail; je ne crois pas cependant que mon correspondant veuille comparer une ficelle à six brins avec le merlin, car ce dernier est une ficelle beaucoup moins volumineuse et doit se vendre plus cher par livre, que la corde de Manille. Mais il n'y a aucun doute qu'un droit de 25 p. 100 augmente considérablement le prix du merlin non tanné qui est celui dont on se sert presque exclusivement

pour faire des casiers à homards, dans les trois provinces maritimes et dans la province de Québec. Je voudrais que le ministre des Douanes fit disparaître le mot "tanné" de cet article du tarif, ce qui admettrait en franchise le merlin de toute description, employé à la fabrication des casiers à homards.

Il y a deux ou trois ans, les cordes servant à retenir les casiers dans l'eau, étaient frappées d'un droit, mais l'ancien ministre des Douanes décida un jour d'abolir ce droit et immédiatement les prix ont baissé. C'est la Consumers Cordage Co, qui bénéficie de cette forte protection sur une ficelle dont l'usage est si répandu parmi nos pêcheurs. Le ministre devrait s'occuper de cette question, et à mon sens, le moyen de la régler serait de décréter que toute ficelle servant à l'industrie de la pêche est exemptée de droits. Je ne vois pas pourquoi les pêcheurs de homards n'auraient pas les mêmes avantages que les autres pêcheurs. La ficelle de coton qui sert à fabriquer des filets est admise en franchise depuis nombre d'années, et il n'y a pas de raison pour qu'il n'en soit pas ainsi de la ficelle dont on se sert dans la fabrication des casiers à homards.

M. GEO. W. KYTE (Richmond, N.-E.): Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), toutes les autres ficelles employées dans l'industrie de la pêche, de même que la ficelle dont se servent les cultivateurs, sont maintenant admises en franchise. D'après les articles 544 et 544a du tarif, "la ficelle d'engergage et la ficelle pour les engerbeuses sont admises en franchise, de même que les articles entrant dans le coût de la fabrication de la ficelle d'engergage importée exclusivement par les fabricants de ces articles". Les intérêts des cultivateurs sont très importants; ils n'ont pas été négligés par le passé et je suis certain que le Gouvernement actuel ne les négligera pas.

L'honorable député de Guysborough a expliqué que les cordes et les ficelles dont on se sert dans l'industrie de la pêche sont admises en franchise, sauf celle qui sert à la fabrication des casiers à homard. En vertu de l'ancienne interprétation du tarif, toutes les ficelles dont on se servait pour fabriquer des casiers à homards étaient admises en franchise, mais on s'est aperçu récemment que le tarif imposait un droit sur la ficelle la plus communément employée. Ce n'est que depuis quelques mois que ce changement a eu lieu. J'ai reçu d'un marchand important d'Halifax une lettre dont je tiens à donner lecture :

La difficulté provient probablement du manque d'uniformité dans l'interprétation du tarif, dans les différentes localités. Vous ne savez peut-être pas que quelques années avant que les cordes employées par les pêcheurs de homards fussent admises en franchise, certains commerçants importaient en franchise une ficelle de manille, d'un petit diamètre,

dont on se servait pour les têtiers de casiers, bien que l'article du tarif qui permet l'admission en franchise des câbles de tête ne dût s'appliquer qu'aux câbles de tête en écheveaux ou tannés, coupés à la longueur nécessaire pour un seul filet, avec un câble de tête de droite et un de gauche, dans chaque écheveau. Quand on s'aperçut de l'erreur commise dans l'interprétation du tarif, tous les câbles de tête furent frappés d'un droit; nous avons soumis au département des échantillons de câbles de tête réguliers, et après nos explications et celles des autres commerçants, ces câbles de tête tannés furent remis sur la liste des articles exemptés.

Nous sommes sous l'impression que la présente difficulté au sujet de la ficelle employée à la fabrication des casiers à homards, provient d'une cause à peu près semblable. Le merlin à homard (une ficelle en chanvre de manille dont nous envoyons un échantillon avec la présente) a toujours été importée comme "corde de manille". Nous croyons, cependant, que le représentant d'une maison étrangère a eu l'idée d'importer ce merlin comme ficelle à homard et a réussi dans son entreprise, dans certains ports d'entrée. Le merlin à homard n'était pas connu dans le commerce comme une ficelle à homard, et c'est probablement pour cette raison que l'on s'est aperçu de la fausse interprétation donnée au tarif.

La ficelle à homard en coton a toujours été, autant que nous sachions, admise en franchise; elle n'est pas fabriquée au Canada et on en consomme d'énormes quantités, pour fabriquer des têtiers de casiers. Nous vous adressons un échantillon de ce qu'on appelle la ficelle à 21 brins. Celles dont on se sert pour fabriquer les têtiers varient entre 15 et 27 brins. L'imposition d'un droit sur cette ficelle atteindrait beaucoup de pêcheurs du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse, et vous comprendrez facilement que ce droit serait impopulaire et regardé comme inutile et injuste.

Quant au merlin tanné, dont nous vous envoyons aussi un échantillon, on s'en sert exclusivement pour l'extrémité des filets. Comme les câbles de tête, il nous arrive en écheveaux de deux pièces d'égale longueur; une de droite et une de gauche. Nous n'avons jamais entendu dire qu'un écheveau de cette ficelle ait été employé pour une têtier de casier à homard et bien que l'abolition des droits sur cet article profite à ceux qui pêchent au filet, elle ne donnera guère de satisfaction aux pêcheurs de homard, si le droit est maintenu sur la ficelle de coton dont ils se servent pour la pêche du homard.

J'ai lu cette lettre parce qu'elle indique les points de la controverse d'une façon plus succincte et plus intelligible que je ne saurais le faire moi-même. La vérité, c'est qu'on admet aujourd'hui en franchise les ficelles et les cordes dont ont besoin nos pêcheurs pour exercer leur industrie; il y a exception pour la ficelle dont on se sert dans la fabrication des trappes à homard. Je me suis donné le mal de compiler des statistiques se rapportant à la quantité de la ficelle dont je parle que l'on consomme

M. KYTE.

au Canada chaque année; j'apprends que, dans la seule cité d'Halifax, le volume des importations de cet article représente chaque année de 40 à 60 tonnes, tout cela servant exclusivement à la fabrication des trappes à homard. Je suppose que le but que l'on voulait atteindre en exemptant de tous impôts les articles dont nos pêcheurs se servent aux fins de leur industrie, c'était d'encourager et de protéger cette dernière autant que possible des embarras d'un tarif inutile. Si c'était là une bonne raison pour en agir ainsi dans le cas de cette ficelle à trappe pour la pêche du homard, il me semble qu'il est simplement juste d'aller plus loin en libérant de tous droits la ficelle dont les pêcheurs se servent pour la fabrication des trappes à homard. Je crois comprendre que la ficelle dont on se sert le plus souvent est celle que l'on désigne sous le nom de "ficelle de coton à rêts" et que l'on importe en aussi grandes quantités et qui ne sert qu'à cet emploi. Je suis certain que les pêcheurs des Provinces maritimes recevront un accueil sympathique de la part de l'honorable ministre des Douanes dans toutes les questions qui intéressent d'une façon aussi vitale leur bien-être et le succès de leur industrie. Je suppose qu'on nous dira qu'en vue de l'établissement d'une commission du tarif au cours de cette session, on va soumettre à ce tribunal toutes les autres questions qui se rapportent au tarif et que le Gouvernement n'agira pas maintenant dans le cas d'un item isolé du tarif. S'il est impossible pour les ministres de résoudre cette question au cours de la session actuelle—c'est ce que je crois—je me permets d'espérer que lorsque la nouvelle commission du tarif sera nommée et qu'elle s'enquerra auprès des intéressés de toutes questions se rapportant au tarif en ce qu'il intéresse la population de ce pays, elle n'oubliera pas d'étudier cette question importante de la ficelle dont se servent nos pêcheurs pour la fabrication des ustensiles dont ils ont besoin pour exercer leur industrie; j'entretiens encore l'espérance que l'honorable ministre des Douanes trouvera alors le moyen d'insérer cet item important à la liste des articles admis en franchise.

M. LOGGIE: Connaissant assez l'état de choses qui existe, je tiens à dire quelques mots à ce sujet. Avant tout, je dirai qu'à mon sens la rédaction de cette disposition est quelque peu ambiguë. L'intention de l'auteur du statut était d'inscrire à la liste des articles admis en franchise les lignes et les cordes dont nos pêcheurs se servaient, tout en y ajoutant le cordage dont la grosseur ne dépassait pas un pouce et demi de circonférence. J'aimerais faire observer à l'honorable ministre que dans cette disposition il constatera qu'on mentionne les lignes principales comme étant exemptes de droits, mais que les mots "lignes se-

condaires" sont omis. On a autant raison de faire entrer en franchise ces dernières. Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui dirai comment on peut modifier cette disposition de façon à faire disparaître toute ambiguïté. Je propose qu'on modifie cette disposition et qu'elle soit ainsi conçue:

Hameçons pour la pêche à la ligne en eau profonde, ou dans les lacs, pas plus petits en dimension que le numéro 2-0 dont on se sert pour la pêche sur les bancs, pour celle de la morue, du merlan jaune et les seines pour la pêche du maquereau, du hareng, du saumon, du phoque, du mullet et d'autres poissons, ainsi que les lignes traînantes dont on se sert tels que bagues, glènes, peloton de ficelle tannée ou non—de différentes grosseurs et de différents fils—y compris le fil qui entre dans la fabrication des rets à pêche; le chanvre de manille dont la grosseur n'exécède pas 1 pouce et $\frac{1}{2}$ et dont les pêcheurs de homards se servent pour tenir leurs trappes en position; et le merlin tanné ou non, le fil de coton, de lin, de chanvre, ou de manille dont on se sert exclusivement pour la pêche aux rets, ou à la seine, non compris les hameçons, les lignes, les rets dont on se sert communément dans un but de sport... sont admis en franchise.

Ce changement n'est pas considérable, mais je crois qu'il fera disparaître toute l'ambiguïté de cette disposition et qu'il réalisera l'intention que le Parlement avait en inscrivant dans la liste les articles admis en franchise et qui servent aux pêcheurs en eau profonde ainsi qu'à ceux de nos lacs. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'ont dit les honorables députés qui ont pris la parole avant moi. J'ignorais qu'on eût l'intention d'imposer un droit sur la ficelle de coton roulé dont on se sert pour les pêcheries. Depuis nombre d'années on importait cet article en franchise; je ne savais pas qu'il fût question de le soumettre à un droit. Quoi qu'il en soit, les termes de cette disposition sont ambigus et je crois que si on les modifiait d'après les données que j'ai indiquées, cette difficulté disparaîtrait.

M. TURGEON: Représentant une division où la mise en conserves du homard se poursuit sur une grande échelle, je tiens à endosser les observations de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. J'estime qu'il a fourni à l'honorable ministre les renseignements dont il a besoin pour modifier dans le sens voulu ce détail du statut relatif au tarif. J'espère que l'honorable ministre ne jugera pas à propos d'attendre que la commission du tarif se soit prononcée sur cette question. Celle-ci intéresse grandement nos pêcheurs à ce moment même et j'entretiens l'espoir que l'honorable ministre l'étudiera avec tout le soin qu'elle mérite.

M. REID (Grenville): Je suis heureux que mes honorables amis de la gauche aient soulevé cette question. Ils se rappelleront

que lorsqu'on a mentionné cette question il y a quelque temps, j'ai expliqué qu'une erreur avait été commise dans la lettre-circulaire publiée au mois de décembre dernier. En ce qui a trait au droit sur le merlin à l'état brut, je ne crois pas qu'on puisse entretenir deux opinions différentes. L'item n° 682 du tarif spécifie que cet article est admis en franchise. Lors de la préparation du tarif, on a inscrit le mot "travaillé" afin d'établir que le merlin ordinaire à l'état brut formerait partie de l'item 548. Depuis la préparation de ce tarif en 1907, si je m'en rapporte aux renseignements que me fournit le ministère, je comprends que le droit de 25 p. 100, compris à l'item 548, a été perçu sur le merlin à l'état brut. On a fait connaître au ministère que dans le cas d'un de nos ports de l'île du Prince-Edouard, la population se demandait si le merlin était ou non admis en franchise et c'est pour faire disparaître cette équivoque, que le ministère a publié cette lettre-circulaire. L'honorable député a fait observer à bon droit qu'il est impossible au ministère des Douanes d'admettre en franchise le merlin pour des fins industrielles au point de vue des pêcheries, ou pour toute autre fin, jusqu'à ce que le Parlement eût adopté un projet de loi se rapportant au tarif qui modifiât la rédaction de ce statut. Il me fera plaisir de soumettre cette question à l'étude de la commission du tarif que nous nommerons bientôt; le Gouvernement étudiera volontiers cette question à fonds avant de proposer qu'on modifie le tarif dans quelques-uns de ses détails à la prochaine session.

M. SINCLAIR: Cette disposition est ambiguë. Elle décrète l'admission en franchise de la ficelle de coton qui entre dans la fabrication des rets. Je comprends que les marchands importateurs aient cru bon de préparer une déclaration solennelle où ils affirment que cette ficelle entre dans la fabrication des rets-trappes à homard. On se demande si l'on peut considérer comme étant un rets une trappe à homard. Je prierais l'honorable ministre de consulter sur ce point les aviseurs en loi de son département. J'espère qu'on ne fera rien qui soit de nature à porter préjudice aux pêcheries du homard.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer les subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Intercolonial—Moncton, outillage pour remises à locomotives et à wagons; nouvelle cour à marchandises et voie d'évitement, \$300,000.

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudra-t-il me permettre de lui demander combien de passages à niveau on a fait disparaître ou qu'on a protégés au cours de l'année dernière et combien on se pro-

pose de faire disparaître ou de protéger au cours du prochain exercice? Ces années dernières nous avons beaucoup débattu la question de la protection ou de la disparition des passages à niveau. Mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) a pris une part très active à ce sujet qui a revêtu un intérêt plus qu'ordinaire pour tout le Canada. Résultat de cette agitation, la Chambre a adopté un statut établissant certaines conditions auxquelles les autorités fédérales aideraient les municipalités et les compagnies de chemins de fer à se débarrasser des passages à niveau dangereux. Appliquant aux chemins de fer de l'Etat les principes qu'ils voulaient voir observer par les compagnies de chemins de fer particulières, le ministère entreprit de faire disparaître les passages à niveau les plus dangereux de l'Intercolonial.

Personnellement, je m'étonne qu'on ne demande pas un crédit plus considérable à cette fin, car je crois que le chemin de fer de l'Etat devrait donner l'exemple aux autres chemins de fer en se débarrassant des passages à niveau dangereux. Combien en a-t-on fait disparaître l'année dernière et de combien va-t-on se débarrasser au cours de cette année grâce à ce crédit de \$45,000?

M. COCHRANE: Les passages à niveau que le ministère se propose de faire disparaître cette année sont ceux de la rue Forbes, New-Glasgow; de McLean, Hope-well, près de la gare Oxford. Il y a des tunnels à Amherst, Moncton et à Petit-Métis.

M. GRAHAM: Ce crédit permettra-t-il à l'honorable ministre d'exécuter tous ces travaux?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Je répète que, à mon sens, l'honorable ministre pourra compter sur l'appui de la Chambre si, dans le budget supplémentaire, il demande un montant même plus considérable destiné à cette fin. Il va sans dire qu'il doit avoir l'œil sur l'honorable représentant de Lanark-sud (M. Haggart) qui s'oppose à toute dépense quelconque imputable sur le capital dans le cas de l'Intercolonial et cela, en vertu de principes généraux; m'est avis qu'il y a longtemps qu'on aurait dû régler cette question.

M. EMMERSON: Pourvoit-on à faire disparaître l'état où se trouve le passage du chemin de fer à Saint-Fabien, comté de Rimouski, l'un des plus dangereux, non seulement de l'Intercolonial, mais encore de tous les chemins de fer du Canada.

M. COCHRANE: On est à construire un souterrain à cet endroit.

M. GRAHAM: La question des écluses d'Halifax est très importante; si je com-

M. GRAHAM.

prends bien, le ministère a préparé les grandes lignes d'un système qui a pour but d'améliorer ces ouvrages à Halifax, en y construisant plusieurs nouveaux docks. On avait préparé un crédit destiné à la construction d'un dock considérable, d'après les plans préparés par M. Kennedy, ingénieur de Montréal. On s'était également préoccupé d'exécuter certains travaux en vue d'améliorer d'autres ouvrages semblables. En quel état se trouvent aujourd'hui ces travaux? Une partie de ce crédit sera-t-elle destinée à un autre de ces docks que l'on se proposait de construire?

M. COCHRANE: L'automne dernier, on n'y avait dépensé qu'environ \$50,000; mais on s'est mis à l'œuvre et les travaux ne tarderont pas à être poussés plus activement. L'entreprise adjudgée quand mon honorable ami (M. Graham) dirigeait le ministère coûtera à peu près un million. Le budget ne comprend pas de crédits destinés à d'autres docks, mais je dois dire qu'il faudra de toute nécessité prendre de nouvelles mesures à cet égard, et que lorsque la Chambre se réunira de nouveau, à la prochaine session, je pourrai—je l'espère du moins—fournir des renseignements au sujet des autres docks qu'il y a lieu de construire, ainsi que des installations de tête de ligne de l'Intercolonial à Halifax.

M. MACLEAN (Halifax): Je suppose que le ministre des Chemins de fer a reçu la lettre dans laquelle la chambre de commerce d'Halifax le prie d'étudier de concert avec le département du Service naval la question de l'acquisition de l'arsenal de la marine pour y établir le terminus du chemin de fer. J'aimerais à demander au ministre s'il se propose d'entrer en pourparlers avec le ministère de la Marine au sujet de l'acquisition de ce qu'on appelle là-bas l'arsenal de la marine. Il est essentiel, à mon avis, que le ministère des Chemins de fer fasse cette acquisition, si toutefois la chose est possible. De cette façon on réussirait à écarter un grand nombre des difficultés auxquelles on se heurte en ce moment en matière d'installations de tête de ligne dans le port d'Halifax.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que la chambre de commerce d'Halifax m'ait écrit à ce sujet. J'ai bien reçu une dépêche et une lettre me demandant de prolonger la jetée actuelle de cent pieds. J'ai soumis le projet à l'ingénieur, M. Kennedy, qui m'en a si fortement déconseillé la réalisation que je n'ai pas cru pouvoir accéder à cette demande. Je conviens avec l'honorable député qu'il y aurait lieu, si la chose se pouvait, de faire l'acquisition du terrain en question et des bâtiments qui s'y trouvent, et je compte m'en occuper pendant les vacances.

M. BORDEN: J'ai reçu de la chambre de commerce d'Halifax une lettre m'apprenant que les journaux de cette ville ont

donné à entendre que le ministère de la Marine et des Pêcheries songeait à se désister de l'arsenal, disant que l'on devrait, si le bruit était fondé, en faire l'acquisition pour le compte de l'Intercolonial.

Renseignements pris au ministère de la Marine et des Pêcheries, j'ai constaté que le bruit était complètement dénué de fondement, et que le ministère n'a pas même songé à cette affaire; j'ai donc répondu en conséquence à la chambre de commerce d'Halifax.

M. COCHRANE: Je crois avoir dit à Halifax, l'automne dernier, que nous devrions tâcher de faire l'acquisition de cet arsenal.

M. MACDONALD: Je vois que le "Herald" d'Halifax publie l'exposé de ce qui est censé être le programme du ministre à l'égard de l'Intercolonial. Publié dans les colonnes de l'organe du Gouvernement, cet exposé porte toutes les marques d'une déclaration officielle. Il y est dit que le ministre se propose d'activer le trafic du chemin de fer de l'Etat par l'établissement d'un service de paquebots rapides sur l'Atlantique, que des négociations se poursuivent à cet effet et que le Gouvernement est saisi de deux projets, dont l'un comporte le doublement de la voie de l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Halifax. On y ajoute que le Gouvernement se propose aussi d'adoucir les rampes du chemin et de construire une ligne de ceinture allant de Parrsboro au bassin de Minas et de là à Truro.

M. STANFIELD: Bravo! bravo!

M. MACDONALD: L'article dit encore que le Gouvernement a, en matière de transport, de vastes projets dont il va entreprendre résolument la réalisation. Le ministre devrait nous faire savoir s'il entend inscrire au budget supplémentaire des crédits destinés à ce service de paquebots rapides sur l'Atlantique, au doublement de la voie de l'Intercolonial entre Moncton et Halifax ou à la construction d'une ligne entre Parrsboro et Truro. Si la session doit, comme nous y comptons, se clore sous peu, il importerait d'avoir ces renseignements dès maintenant, afin que nous puissions discuter la question.

La dépêche en question, expédiée d'Ottawa, était publiée jeudi dernier sous les titres et sous-titres: "Développement prochain de l'Intercolonial, service transatlantique; le transport des voyageurs, des marchandises et du fret des transatlantiques assurera le succès du chemin de fer du peuple."

M. COCHRANE: Ce n'est pas à mon ministère qu'il appartient de subventionner les paquebots. Par malheur, l'auteur de cette dépêche ne m'a pas consulté avant de l'expédier. Je ne crois pas que l'on trouve dans le budget supplémentaire aucun cré-

dit destiné à doter l'Intercolonial de l'une quelconque des choses mentionnées dans la dépêche.

M. GRAHAM: La question est grosse de conséquences pour l'avenir de l'Intercolonial. Nous n'avons pas toujours, mon honorable collègue de Westmoreland (M. Emmerson) et moi, eu la même manière de voir sur la question de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: J'ai pensé que je devais vous laisser le soin de lui répondre sur ce point.

M. GRAHAM: Je n'en parlerai pas, car nous sommes optimistes et au lieu de nous attarder à discuter ce qui s'est fait par le passé, nous préférons que le ministre nous fasse part de ce qu'il fera à l'avenir. Nous avons institué le conseil d'administration à titre d'essai, suivant en cela l'exemple de certaines grandes compagnies de chemins de fer et de certains établissements industriels fort importants. Composé des chefs de service de l'Intercolonial, y compris M. Pottinger, qui est une véritable encyclopédie à lui seul tant il est renseigné sur tout ce qui a trait au chemin de fer, le sous-ministre en fut nommé président. Nous avons pensé que mieux valait réunir les chefs de divers services, obtenir leur avis sur ce qui leur semblait être la meilleure manière de diriger chacun de ces services, et les charger d'aviser entre eux aux moyens à prendre pour obtenir les résultats les plus satisfaisants.

Cela n'allégeait en rien la responsabilité du Gouvernement. D'ailleurs, nous ne vivons pas à cela; nous avons pensé que ceux qui étaient le plus au fait de l'exploitation eussent autre chose à faire que de donner des avis à un ministre qui se trouvait au loin. Je crois que ce fut une amélioration, je ne dirai pas sous le rapport administratif, mais en ce que, depuis deux ans, le service est devenu plus satisfaisant. Je ne tiens pas outre mesure à l'idée d'un conseil d'administration. C'est un essai que j'ai tenté, et il doit être convenu entre mon honorable ami (M. Emmerson) et moi que nous ne pouvons nous entendre sur ce point.

Le jour n'est pas loin où il faudra entreprendre, à l'égard de la partie est du réseau des chemins de fer du Canada, la réalisation de quelque vaste projet. L'Ouest grandit à vue d'oeil, et je prévois que d'ici à quelques années il s'accomplira un développement rapide dans les provinces de l'est du Canada. Les Provinces maritimes sont dotées de tous les éléments naturels nécessaires au progrès et au développement; or, si l'on porte à cette partie du Dominion l'attention qu'elle mérite et qu'on achemine le trafic vers nos ports maritimes, qui sont comme les portes d'entrée du pays, rien n'empêchera que les affaires reprennent une très grande activité dans les provinces de l'Est.

Le Gouvernement canadien a déjà conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un traité par lequel il permet à cette dernière de faire circuler ses trains depuis Moncton jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Saint-Jean n'est pas mentionné au contrat, mais c'est tout comme. Le Pacifique-Canadien aboutit à Saint-Jean et qu'il soit ou ne soit pas en concurrence avec l'Intercolonial, il atteint également Halifax par la voie du Dominion-Atlantic. Il faudra conclure quelque arrangement durable pour permettre au Pacifique-Canadien de prolonger sa voie jusqu'à Halifax. Il y a lieu de croire qu'avant longtemps un autre transcontinental, le Nord-Canadien, dont la ligne est déjà construite jusqu'à Québec et qui a construit un certain nombre d'embranchements à l'est de cette ville, se prolongera jusqu'à Halifax et Saint-Jean.

Ce sont là de vastes problèmes dont la solution n'est pas facile. Je considère que le Gouvernement devrait se hâter de prendre des dispositions à l'égard des installations de tête de ligne à Saint-Jean et à Halifax et de faire poser une double voie entre ces deux villes. C'est déjà chose faite entre Moncton et la jonction de Pain-Sec

M. EMMERSON: De même que de Wind-sor-Junction à Halifax.

M. GRAHAM: Ces deux petits bouts du chemin sont munis d'une double voie, et avant longtemps le volume du trafic exigera qu'il en soit fait autant sur le reste de cette partie de la ligne. N'y eût-il que le seul contrat qui nous lie au Grand-Tronc-Pacifique, que cela suffirait à me donner lieu de penser que si nos ports de l'Est étaient convenablement aménagés, le trafic serait assez volumineux pour motiver la pose d'une double voie; mais nous avons passé avec le Pacifique-Canadien un contrat qui permet à cette compagnie de faire circuler ses convois entre Saint-Jean et Halifax sans être obligée de les rompre.

Inutile de prétendre qu'il pourrait, à cet égard, se produire quelque mouvement rétrograde; le volume du trafic s'accroîtra nécessairement. Nous nous accordons parfaitement, mon honorable ami de Westmoreland et moi, à reconnaître combien il fut difficile d'en venir à une entente avec le Pacifique-Canadien relativement à la circulation des convois de cette compagnie sur la ligne de l'Intercolonial. Toutefois, les difficultés ne sortaient pas du domaine des affaires. Se plaçant au point de vue pratique des affaires, le Pacifique-Canadien voulait avoir le droit de faire circuler ses trains, de se servir de son propre personnel et de percevoir ses propres tarifs entre Saint-Jean et Halifax. Le Gouvernement a toujours considéré que permettre au Pacifique-Canadien ou à tout autre chemin de fer autre que l'Intercolonial de percevoir des tarifs pour le service de gare à gare entre Saint-Jean et Halifax, et de les encaisser,

M. GRAHAM.

ce serait affaiblir d'autant la recette de l'Intercolonial; il ne faut pas oublier, en effet, que c'est dans cette partie du territoire que le chemin de fer de l'Etat perçoit le plus clair de sa recette.

Je considère que le Gouvernement ne saurait se tromper en faisant doubler la voie de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax—j'y songeais moi-même, à tort ou à raison, au moment où je dus malheureusement renoncer à la direction du ministère. Quoi qu'il arrive, le trafic exigera cette amélioration; quelques conventions que nous ayons faites avec le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique ou le Nord-Canadien, cette amélioration ne saurait y contrevenir. Un beau jour, quand la construction du Grand-Tronc-Pacifique sera terminée et que le réseau du Nord-Canadien se prolongera jusque dans les Provinces maritimes, nous constaterons peut-être que notre voie ferrée entre Saint-Jean et Halifax ne répond pas aux exigences du trafic. C'est là un problème dont le Canada ne saurait différer bien longtemps la solution.

J'approuve sans réserve ce que l'on accomplit à Halifax. Le port d'Halifax est un des meilleurs du monde entier. Celui de Saint-Jean grandit; le Pacifique-Canadien y a sa tête de ligne, et c'est là et de là, je crois, qu'il transportera les marchandises, tandis que le centre de son trafic-voyageurs sera Halifax.

Cette idée peut sourire à quelques députés, mais vu la quantité de marchandises que recevront le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadian-Northern et l'Intercolonial, nous devons agrandir nos installations de tête de ligne et nos docks d'Halifax. Cependant, il est d'abord nécessaire d'augmenter les moyens de se rendre à Halifax et d'en partir. J'insisterai auprès du Gouvernement sur l'importance d'agir sans retard, vu que la question n'exige pas beaucoup d'examen, et de doubler le plus tôt possible la voie entre Saint-Jean et Halifax, soit sur le parcours actuel, soit en suivant une courte route à partir de la bifurcation de Pain-Sec dans la direction de l'est, route qui a déjà fait l'objet d'études préliminaires.

M. MACDONALD: Je désire m'unir au ci-devant ministre des Chemins de fer pour insister auprès du ministre actuel sur l'importance de relier au plus tôt la province de la Nouvelle-Ecosse au nouveau réseau transcontinental. La dernière fois que les crédits destinés aux chemins de fer, ont été soumis à la Chambre, j'ai signalé la situation anormale dans laquelle cette province se trouve à présent, vu que, bien qu'elle supporte sa quote-part des dépenses passées et présentes pour la construction des voies transcontinentales canadiennes, à l'exception de l'île du Prince-Edouard qui est isolée parce qu'elle est une île, la Nouvelle-Ecosse est la seule province qui

ne soit pas isolée à ces réseaux transcontinentaux. Il serait de l'intérêt non seulement de la province, mais de tout le public, que ces réseaux de voie ferrée, sur tout le Pacifique-Canadien, le plus grand de tous, fussent prolongées jusque dans notre province. On pourrait conclure des arrangements satisfaisants au sujet du trafic et de se rendre non seulement jusqu'à Halifax, mais jusqu'à la partie vraiment productive de l'Intercolonial, l'est de la province de la Nouvelle-Ecosse. Dans son administration de la commission des voies ferrées, le ministre ne saurait conférer un avantage aussi grand que celui de parer à ce qui, au dire de son prédécesseur, est une nécessité impérieuse.

M. BOULAY: Je voudrais savoir si dans le crédit destiné à la protection de la voie publique en général, il y a une somme pour la construction d'un viaduc à Petit-Métis.

M. COCHRANE: Oui.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre se propose-t-il de demander des soumissions pour la construction prochaine du dock n° 2 d'Halifax?

M. COCHRANE: Il n'y a pas de crédits pour ces travaux. Le dock actuel est si peu avancé que je suis d'avis qu'il vaut autant attendre jusqu'à l'automne prochain.

M. EMMERSON: Je n'ai pas eu l'occasion d'apprendre quelles améliorations on se propose de faire à Hampton.

M. COCHRANE: Il y aura une nouvelle gare.

M. EMMERSON: Il n'est plus question, n'est-ce pas, du nouveau chemin de fer projeté?

M. COCHRANE: Il n'en est plus question.

M. GRAHAM: Combien de wagons a-t-on réparés cette année, à Moncton? Les employés du département le savent, j'en suis certain, et nous éclairerons peut-être sur le point débattu.

M. COCHRANE: J'ai une note indiquant qu'il y a moins de 175 wagons de l'Intercolonial à réparer.

M. GRAHAM: Combien en réparera-t-on cette année? Si je me rappelle bien la situation, on a agrandi les ateliers et on en a construit d'autres pour fabriquer des locomotives, des wagons et d'autre matériel roulant.

M. EMMERSON: La somme nécessaire a été prise sur le revenu.

M. GRAHAM: C'est-à-dire sur tout ce qui n'est pas le compte du capital. On s'est servi d'une équipe de plus pour construire des wagons et on a tenté d'exécuter ces travaux. Je veux m'assurer du ré-

sultat de cette tentative. Combien de wagons ont été réparés dans les ateliers et combien de nouveaux wagons ont été construits?

M. COCHRANE: On n'a pas construit de nouveaux wagons et le conseil d'administration m'apprend qu'il en coûte moins d'acheter des wagons que d'en fabriquer.

M. MACLEAN (Halifax): Le Gouvernement se propose-t-il de rétablir à Halifax les ateliers de réparations qui s'y trouvaient autrefois et qui ont été transportés à Moncton?

M. COCHRANE: La question a été mise à l'étude. Il faut dépenser près de \$25,000 pour pouvoir fabriquer à Moncton les roues de wagons à aussi bon marché qu'on le faisait à Halifax.

M. EMMERSON: Le ministre déclare que le conseil d'administration lui a appris que l'achat de wagons coûte moins cher que leur fabrication. A-t-il un rapport concernant le coût de la construction des wagons à Moncton? On me dit tout le contraire de ce que le ministre affirme et, à un moment donné, j'avais des chiffres à l'appui. On a beau parler d'acheter des wagons des compagnies qui les fabriquent, mais nous avons à Moncton l'outillage nécessaire à leur fabrication et les salaires y sont moins élevés qu'ailleurs, tandis qu'on peut acheter les matériaux au plus bas prix ou à aussi bon marché que les fabricants de wagons peuvent le faire. On a même prouvé autrefois qu'il était possible de construire des locomotives à bon marché à Moncton. Je voudrais connaître les calculs ayant trait à la fabrication des wagons, si le ministre peut me les fournir.

M. COCHRANE: Je ne possède pas ces renseignements.

M. EMMERSON: S'il ne s'est pas fabriqué de wagons dans les ateliers de l'Etat, comment le conseil d'administration est-il en mesure d'établir une comparaison entre le prix d'achat et le coût de la fabrication des wagons par l'Intercolonial? Il est étonnant que le conseil ait fait une telle assertion, vu qu'il n'a pas même tenté de fabriquer des wagons.

M. COCHRANE: Je puis fournir les renseignements que demande le représentant de Pictou. Ils se trouvent dans le rapport du département des Chemins de fer:

Les wagons suivants ont été construits: 1 wagon de ravitaillement, 1 wagon éclairé au gaz Pintsch.

Les wagons suivants ont été reconstruits: 6 fourgons de queue; 1 wagon à rebord; 4 wagons plats; 1 voiture de première classe; 4 wagons-écuries

Le matériel roulant suivant a subi des réparations générales: 7 wagons-lits; 8 voitures de première classe; 2 wagons officiels; 6 fourgons à bagages; 187 fourgons à marchandises; 5 wagons à rebord; 2 wagons-réfectoires; 9 wagons de deuxième; 6 wagons-poste; 51 fourgons de queue, 11 chasse-neige.

M. EMMERSON: Ce sont les wagons qui ont été réparés, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: On a demandé ce renseignement.

Les wagons suivants ont subi de menues réparations: 25 wagons-lits; 1 wagon-salon; 53 wagons à colons; 17 wagons-poste; 13,212 fourgons à marchandises; 2 wagons-automobiles; 15 wagons-réfectoires; 18 voitures officielles; 44 fourgons à bagages; 22 fourgons de queue; 94 voitures de première; 39 voitures de deuxième.

Les wagons suivants ont subi de moyennes réparations: 18 wagons-lits; 4 wagons-salons; 30 voitures de 2e classe; 34 fourgons à bagages; 2 wagons-automobiles; 441 fourgons à marchandises; 11 wagons-réfectoires; 84 voitures de 1re classe; 28 wagons à colons; 13 wagons-poste; 1 fourgon de queue; 1 wagon de secours.

M. MACDONALD: Je ne parlais pas de la construction des wagons; mais je m'attachais surtout au conseil du représentant de Renfrew-sud relativement à l'importance de prolonger les voies transcontinentales jusque dans la Nouvelle-Ecosse et de faciliter leur pénétration. Je voudrais savoir ce que le ministre a à dire sur ce sujet.

M. COCHRANE: C'est là une question à laquelle l'honorable député, j'en suis certain, n'attend pas une réponse au pied levé.

M. MACDONALD: Vous devez certainement en connaître quelque chose.

M. COCHRANE: C'est une question qui demande beaucoup d'étude et de réflexion avant que je puisse me prononcer.

M. McKENZIE: A propos de wagons, je demanderai au ministre combien il a de wagons-glacières, qu'on peut utiliser pour le transport du poisson.

M. COCHRANE: Sur l'Intercolonial?

M. McKENZIE: Oui.

M. COCHRANE: Il y en a 144.

M. McKENZIE: S'en sert-on exclusivement au Canada ou ces wagons sont-ils hors du Canada?

M. COCHRANE: Ils servent uniquement au trafic local.

M. EMMERSON: Je puis apprendre au représentant de Cap-Breton-nord qu'ils ne servent pas uniquement au transport du poisson. Ils servent aussi au transport du plâtre. C'est une manière nouvelle et bizarre d'utiliser des wagons-glacières.

M. COCHRANE.

M. HENDERSON: Cette pratique a-t-elle cours depuis longtemps?

M. EMMERSON: Non, elle est très récente.

M. HENDERSON: L'honorable député approuve-t-il cette pratique?

M. EMMERSON: Elle n'a cours que depuis peu, depuis le 21 septembre, je crois.

M. COCHRANE: Je puis affirmer à l'honorable député que nous n'avons jamais ordonné de la tolérer.

M. HENDERSON: J'imaginai que le ci-devant ministre des Chemins de fer aurait besoin de se replâtrer après l'élection. Je suis surpris d'apprendre qu'il a permis, sans récriminer, qu'on se servît de wagons-glacières pour le transport du plâtre.

M. EMMERSON: Il y a maintenant un conseil d'administration là-bas.

M. HENDERSON: Je crains que cette pratique ne fut un legs de l'ancien gouvernement.

M. McKENZIE: Je ne puis pas parler en connaissance de cause des conditions que doit réunir un wagon-glacière. Je viens d'une partie du pays où l'emploi de wagons-glacières est très important pour les pêcheurs et également important pour les consommateurs de l'intérieur du pays. Certes, il importe souverainement non seulement à l'expéditeur, mais aux consommateurs que le poisson transporté soit en bon état quand il parvient à destination.

On s'est constamment plaint que les wagons-glacières de l'Intercolonial ne sont pas du meilleur modèle. Je donne ce renseignement au ministre pour ce qu'il vaut.

Si c'est vrai, j'espère qu'il fournira un nombre suffisant de wagons-froids pour transporter l'été prochain le poisson des différents ports de la côte à Montréal, Toronto, et autres villes de l'intérieur, où le poisson des Provinces maritimes est en demande.

M. COCHRANE: On ne s'est pas servi des wagons refroidis pour transporter du plâtre ou autre chose de ce genre, et je puis dire à l'honorable député (M. McKenzie) que je demande un crédit cette année pour faire construire dix nouveaux wagons-froids.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre se propose-t-il de continuer à faire construire les locomotives à Moncton? ou dit-il qu'il peut les acheter ailleurs à meilleures conditions?

M. COCHRANE: Je crois que la meilleure chose que nous puissions faire pour

le moment est de mettre notre matériel roulant en bon état avant d'en faire du neuf dans les ateliers de Moncton. Combien de temps cela prendra-t-il, je ne saurais le dire, car je n'ai pas encore pris de renseignements.

M. EMMERSON: Puisque nous avons les ateliers et l'outillage à Moncton, pourquoi ne pas construire et réparer notamment dans nos usines au lieu de...

M. COCHRANE: Nous augmentons présentement la capacité de nos ateliers pour la construction de fourgons à marchandises et autres voitures de ce genre. Mais je crois que l'honorable député sera obligé d'accepter ce que j'ai déjà dit. Tant que le matériel roulant ne sera pas en bon état nous utiliserons notre outillage à cette fin jusqu'à ce que nous ayons réussi. Nous nous occuperons ensuite de chercher ce qui est le plus économique: acheter les locomotives ailleurs ou les construire nous-mêmes.

M. EMMERSON: Mais l'honorable ministre ne peut pas faire cela.

M. COCHRANE: Ne peut pas faire quoi?

M. EMMERSON: Ne peut pas faire ce qu'il vient de proposer. Il est obligé de remplacer les wagons brisés, et il y a une certaine somme...

M. COCHRANE: J'ai dit que je ferais servir l'outillage tant qu'il serait possible pour réparer nos wagons.

M. EMMERSON: Pas en construire des neufs?

M. COCHRANE: Non pas en construire des neufs, tant que le matériel roulant ne sera pas en bon état.

M. EMMERSON: Alors, le ministre dit qu'il achètera des wagons neufs ailleurs, tant qu'il n'aura pas adopté une politique.

M. COCHRANE: Tant que nous n'aurons pas mis les autres en bon état.

M. EMMERSON: Quels autres.

M. COCHRANE: Le matériel roulant que nous avons aujourd'hui. L'honorable député (M. Emmerson) s'est plaint, toute la journée, qu'il n'était pas en bon état.

M. EMMERSON: Cela n'a rien à faire avec la question qui nous occupe, savoir où les wagons seront construits. L'honorable ministre a dans les ateliers un outillage, complètement payé et actuellement inactif, suffisant pour faire toutes les réparations qui se présentent, et il lui en reste encore construire les wagons que la loi l'oblige d'avoir. Les wagons qui deviennent hors de service doivent être remplacés et payés à même les recettes, et le Parlement vote une certaine somme pour cet objet. J'admets que le ministre peut, s'il le veut,

faire construire ces wagons ailleurs, mais en faisant cela il laissera les ateliers de Moncton inactifs, ce qui serait s'écarter de la politique qui a été approuvée par le Parlement lorsqu'il a voté l'argent nécessaire à la reconstruction des ateliers et à l'installation de l'outillage.

On n'utilisera donc rien de tout cela, tant que l'on n'aura pas trouvé le prix de revient si l'on construit à Moncton, ou le prix que l'on paiera aux manufactures.

D'après le rapport même de l'honorable ministre, si je me rappelle bien les chiffres, il faudra remplacer 462 wagons pour remettre le matériel roulant dans l'état où il était l'année dernière. Les ateliers à Moncton sont présentement inactifs, et cependant l'honorable ministre distribue à différents manufacturiers l'ouvrage qu'il a à faire faire. Ces manufacturiers ne travaillent pas pour rien; il faut qu'ils fassent un profit, je crois que le ministre doit des explications au Parlement au sujet de sa politique. Il devrait dire si le matériel construit à Moncton revient à un prix plus élevé que celui qu'il paierait en l'achetant des manufactures particulières, où la main-d'œuvre coûte plus cher qu'à Montréal, Amherst, ou autres endroits où l'on construit des wagons. Le ministre est incapable de justifier sa politique à moins qu'il ne démontre qu'il est impossible de construire ces wagons à Moncton aussi économiquement qu'il peut les acheter ailleurs. La chose ne paraît pas possible quand on considère les conditions actuelles. Il faut que les manufacturiers fassent leur profit. D'un autre côté vous avez toute l'organisation voulue à Moncton, les fonctionnaires et le reste. C'est autant que vous n'avez pas à payer dans la construction des wagons. Il ne reste donc qu'à calculer le coût de la main-d'œuvre et des matériaux et le Gouvernement du Canada doit certainement être en état d'acheter ses matériaux à aussi bas prix que la Canada Car Co., la manufacture Crossen ou toute autre. Il est admis aussi que la main-d'œuvre coûte moins cher à Moncton qu'à Montréal et autres endroits.

M. COCHRANE: L'outillage n'est pas inactif et n'a pas été inactif, d'après mes renseignements. Au contraire il a toujours été employé à la reconstruction de la réparation des vieux wagons. J'ai déjà dit cela deux ou trois fois.

M. EMMERSON: L'honorable ministre parle d'après ouï-dire; je parle de choses que je connais moi-même.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je ne comprends pas pourquoi le ministre hésite à dire quelle est sa politique au sujet de la construction des locomotives et wagons. Je crois qu'il devrait être en état de nous dire aujourd'hui s'il se propose de faire construire ces voitures à Moncton ou de les

donner à construire à des manufactures particulières. Si, ainsi que l'affirme l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), qui paraît parler en connaissance de cause, il y a à Moncton tout l'outillage voulu pour construire ces wagons, pourquoi le ministre ne déclare-t-il pas que sa politique est de les construire à Moncton. Est-ce parce qu'il a des favoris du chemin de fer intercolonial qu'il faut satisfaire en leur donnant ces travaux? Je crois que le pays demandera, toutes choses étant égales d'ailleurs, que les wagons soient construits à Moncton, surtout lorsque nous avons là les ateliers et l'outillage qu'il faut pour faire ces travaux, outillage qui a été acheté et payé par le pays.

M. EMMERSON: Autrefois, lorsque l'outillage était bien moins complet on construisait des locomotives à Moncton. Le ministre peut s'assurer, en s'adressant à ses propres fonctionnaires, aux mécaniciens de locomotives et autres employés du chemin de fer, que les locomotives construites aux usines de Moncton étaient plus durables et meilleures sous tous les rapports que les fameuses locomotives tant vantées de la maison Baldwin et autres manufactures du Canada et des Etats-Unis, meilleures mêmes que les locomotives qui furent importées d'Ecosse dans les premiers temps du chemin.

Les locomotives des manufactures anglaises ne pouvaient être comparées aux manufactures construites par le Gouvernement canadien à Moncton. On m'informe aussi que même au temps où les moyens de fabrication étaient loin d'être aussi perfectionnés qu'aujourd'hui que le prix de revient des locomotives fabriquées à Moncton ne dépassait pas le prix payé pour les locomotives achetées par soumission.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire combien de wagons ont été achetés cette année et le prix?

M. COCHRANE: Je n'ai pas les chiffres dans le moment, mais je puis les avoir pour ce soir.

M. McKENZIE: Je ferai remarquer à l'honorable ministre que sur notre partie du chemin, entre le détroit de Canso jusqu'à Sydney les locomotives sont très chères. Les fonctionnaires du chemin de fer savent que c'est la partie la plus profitable de tout le chemin, et si le ministre veut faire faire un compte séparé des recettes de cette partie de l'Intercolonial, il verra que le trafic de marchandises et voyageurs obtenu à Sydney, Sydney-nord et Sydney-Mines en fait la section la plus profitable du chemin de fer. Or, je regrette de dire que toute locomotive détériorée, toute mauvaise voiture que l'on a sur l'Intercolonial sont considérés assez bons pour la dernière partie du chemin de fer dans le Cap-Breton. Je considère que c'est nous insulter que

de nous traiter ainsi. C'est devenu presque une habitude pour les trains qui doivent arriver à sept heures du soir, à North-Sydney, ou quelques minutes plus tard, et qui sont supposés faire raccordement avec le steamer qui part immédiatement pour Terre-Neuve, d'être souvent quatre heures en retard, ce qui fait manquer les raccordements avec Terre-Neuve et sur l'île de Terre-Neuve. Je crois que nous méritons d'être mieux traités sur cette division du chemin, vu les profits qu'elle rapporte. Nous méritons d'avoir de bonnes locomotives et de bonnes voitures, en un mot tout ce qu'il y a de mieux sur le chemin. Ces accidents continuels aux locomotives dans cette courte distance de 90 milles entre Pointe-Copper et Sydney ne devraient pas se produire sur un chemin de fer de l'Etat.

M. EMMERSON: Les locomotives de l'Intercolonial sont dans un état absolument déplorable. J'ai eu connaissance, souvent l'année dernière, lorsque je voyageais sur le rapide entre Moncton et Montréal, que l'on était obligé de se servir des locomotives des convois de marchandises pour traîner les trains de voyageurs. L'express maritime entre Halifax et Montréal a été, cet hiver, souvent en retard de six, huit, et même quinze heures, à cause de la faiblesse des locomotives. Si le ministre ne veut pas faire construire les locomotives à Moncton qu'il les achète ailleurs, afin que les trains puissent marcher et que les voyageurs puissent se rendre à destination en temps voulu.

Dans cet item il est question d'un nouveau parc à marchandises et d'un chemin de traverse. S'agit-il du chemin de traverse qui part des nouveaux ateliers de la division est à Moncton et qui va à Halifax, c'est-à-dire la ligne en éperon, comme on l'appelle? Il a déjà été question dans cette Chambre d'un achat de terrains au sujet de ce chemin de traverse. Le terrain a été exproprié, on s'est entendu sur le prix et l'Intercolonial a payé les dommages. On a exproprié certains terrains qui appartenaient à une succession dont j'étais l'exécuteur testamentaire.

L'affaire a été relevée ici; elle a donné lieu à des insinuations, vu que je me trouvais remplir une charge de confiance à l'égard de ces terres. Je vais signaler au ministre certains faits dont on l'a entretenu en grand détail il n'y a que fort peu de semaines. Il n'a pas oublié que la compagnie foncière de Moncton était propriétaire d'une bande de terrain traversée par cette ligne en éperon. Les personnes composant cette compagnie—inutile de les désigner individuellement—refusèrent d'examiner aucune offre qui leur fut faite, et la cause fut portée devant la cour d'Echiquier. L'affaire parut récemment, le tribunal présidé par le juge de la cour d'Echiquier s'étant réuni pour la dernière fois,

M. CHISHOLM (Antigonish).

je pense, dans la ville de Saint-Jean, et le jugement ayant été rendu, si je ne me trompe, il y a quelques semaines seulement. Le juge accorda à la compagnie Moncton Land, \$27,380, pour onze acres et demi de terre, soit en moyenne, \$2,272 de l'acre. Elle en avait demandé \$100,000.

Les terres de la propriété traversée par la ligne en éperon, et dont j'étais administrateur et fidéicommissaire, furent expropriées. Le département des Chemins de fer me fit une offre de la somme qu'on avait estimée comme représentant les dommages. On offrit à la succession la somme de \$13,544, qu'en ma qualité d'exécuteur et fidéicommissaire, je crus devoir accepter plutôt que de m'engager en un procès devant la cour d'Echiquier. C'était pour 10 acres et neuf-dixièmes, soit à peu près \$1,242 de l'acre, et il se trouvait 4 acres et demi de terre basse évaluée à \$300 de l'acre, de sorte que l'insinuation d'un versement illicite qui aurait été fait à cette succession dont j'étais l'exécuteur, insinuation fort malveillante, n'avait aucun fondement quelconque. La compagnie foncière de Moncton, pour des terrains moins bien situés, avait demandé \$100,000 et en avait obtenu \$27,280, pour 11 acres et demi, moyenne de \$2,272 de l'acre, soit \$1,000 de plus que le prix payé pour le terrain appartenant à la succession dont j'étais un des exécuteurs. L'Intercolonial n'a nullement souffert en conséquence de l'acquisition de terrains appartenant à la succession dont j'étais administrateur; cette opération lui a été plutôt avantageuse, mais il a souffert du fait de l'arbitrage de la cause de la compagnie foncière de Moncton par la cour d'Echiquier. Le tracé de cette ligne en éperon a-t-il été changé?

M. COCHRANE: La question est encore en suspens.

M. EMMERSON: Tous les terrains requis ont été expropriés. J'aurais voulu la faire passer ailleurs, mais l'ancien sous-ministre se prononça fortement en faveur du tracé qu'on avait choisi et j'ai entendu dire que le ministre n'était pas parfaitement décidé à adopter ce tracé.

De fortes sommes ont été dépensées en vue de l'achat des terrains et de l'établissement du tracé, et ce serait dommage que tout cet argent eût été dépensé en pure perte et qu'un nouveau tracé dût être adopté.

M. COCHRANE: Que retirerions-nous de la vente du terrain, si nous y renoncions?

M. EMMERSON: Je n'en sais rien.

M. KYTE: Le ministre a-t-il par devers lui un état du nombre des accidents survenus sur l'Intercolonial l'année dernière.

M. COCHRANE: Je ne l'ai pas ici.

M. KYTE: Bien que nous nous réjouissons tous de ce que l'Intercolonial a pu faire montre d'un bénéfice, il est surabondamment établi, je pense, que ce surplus a été obtenu au détriment du service, et au sacrifice de vies d'employés du chemin de fer. J'ai présente à l'esprit la situation à Port-Tupper. A la station centrale d'où on opère le tablier destiné à faciliter le transbordement d'une rive à l'autre du détroit de Canso, et d'où on règle l'éclairage électrique, le mécanicien préposé à cette besogne avait jusqu'à ces dernières années un aide qui était à même de le remplacer au besoin, et dont c'était particulièrement la besogne de voir au chauffage. Il y a deux ans, cet aide fut congédié et le premier mécanicien a depuis été obligé de mettre en mouvement les machines, de voir à l'éclairage électrique et de chauffer sa propre chaudière. Deux hommes sont employés, un de jour, l'autre de nuit. J'ai raison de croire qu'il vaudrait mieux ne pas persister à pratiquer cette économie, surtout en ce qui regarde le service de nuit, car si le mécanicien était empêché d'agir par suite d'un accident, les conséquences pourraient être très graves. Des représentations ont été faites au conseil d'administration à cet égard, mais sans résultat. C'est un exemple entre beaucoup d'autres qui font voir que les économies qui ont permis d'accumuler cet excédent ont abouti à donner un service moins utile, et parfois à déterminer un état de choses qui n'est pas sans présenter de dangers.

M. COCHRANE: Je suis très peiné que mon prédécesseur ait à ce point aigri ses amis le long du chemin de fer Intercolonial. A entendre l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) on pourrait croire que tout le matériel roulant de ce chemin de fer n'est bon qu'à être mis au rebut. Je ne me figure pas que les choses en soient rendues là, et j'espère que nous allons pouvoir prendre des mesures pour le mettre en meilleur état encore. Le conseil d'administration m'informe que le matériel roulant de l'Intercolonial peut fort bien soutenir la comparaison avec celui de n'importe quel autre chemin de fer.

En réponse à l'honorable député du Cap-Breton-nord (M. McKenzie), le renforcement de ces ponts, afin de permettre de faire passer sur ce tronçon du chemin des locomotives de dernier type, est une question actuellement à l'étude. Cela va coûter beaucoup d'argent, mais comme on le dit, l'importance de cette partie du pays et celle du trafic que l'Intercolonial en obtient, légitimement cette mise de fonds.

M. GRAHAM: Le ministre sera-t-il en mesure à huit heures de m'informer de l'emploi qu'il se propose de faire de cette somme de \$400,000, pour matériel roulant? C'est du compte-capital?

M. GRAHAM: La déviation dans la direction de Sydney-Mines paraît être une affaire très coûteuse, mais bien entendu, c'était nécessaire pour éviter la pente, vu le développement du trafic. On avait proposé de construire un chemin de fer jusqu'au bord de l'eau à Sydney-nord, afin d'atteindre au cœur du port. Le ministre a-t-il pris une décision à cet égard?

M. COCHRANE: Aucune décision n'a encore été prise. Une députation de Sydney-nord s'est rendue ici l'autre jour pour presser l'exécution de ce projet.

M. LEMIEUX: Le jeune Bourque qui s'est noyé récemment au phare du Cap-aux-Oiseaux avait un frère qui a été victime d'un accident sur l'Intercolonial à Campbellton, où il a perdu un bras...

M. COCHRANE: Nous l'avons fait agent de nuit à Campbellton.

M. LEMIEUX: Oh! très bien, alors.

M. KYTE: Le ministre fournira-t-il les renseignements demandés au sujet d'accidents sur les chemins de fer?

M. COCHRANE: Les statistiques sont indiquées dans le rapport annuel du département...

M. GRAHAM: Je pense que vous les trouverez mis à jour jusqu'à une date plus récente, dans le rapport de la commission des chemins de fer.

M. EMMERSON: J'aimerais qu'on me fournit un état quant aux soumissions pour le chauffage à Moncton; à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, qui était le soumissionnaire pour la somme la plus basse, et de combien l'estimation première sera-t-elle excédée?

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

Reprise de la séance.

M. COCHRANE: J'ai une liste des soumissions pour le chauffage à Moncton, demandée par l'honorable député de Westmoreland. La voici: Garth et Cie Montréal, \$8,800; James Valentine, Montréal, \$8,000; P. Lessard et Fils, Limitée, Montréal, \$7,000; Sumner et Cie, Moncton, \$5,899; P. Campbell et Cie, Saint-Jean, \$6,687; Thompson et Sutherland, New-Glasgow, \$6,675; Rhodes, Curry et Cie, Limitée, Amherst, \$7,775.

C'est la soumission de la maison Sumner, celle pour le chiffre le moins élevé, qui a été acceptée.

M. EMMERSON: Le bruit a couru que, à la suite des premières soumissions, certains individus de Moncton avaient protesté contre l'adjudication de l'entreprise à l'un quelconque des soumissionnaires, et que, en conséquence de nouveaux avis d'adjudication avaient dû être lancés.

M. GRAHAM.

M. COCHRANE: Les premières soumissions étaient pour chauffage et ventilation. Aucune ne fut acceptée, puis appel de soumissions fut fait pour chauffage seulement, et c'est ici la liste des soumissions alors faites.

M. EMMERSON: Quand les dernières soumissions ont-elles été demandées?

M. COCHRANE: Le 15 de février.

M. EMMERSON: Le ministre a-t-il reçu un protêt de M. Sumner, à son retour d'Angleterre, contre toute adjudication à l'un quelconque des soumissionnaires?

M. COCHRANE: Je ne me rappelle pas d'en avoir reçu aucun.

M. EMMERSON: Pourquoi l'avis d'adjudication a-t-il été modifié en dernier lieu?

M. COCHRANE: Les premières soumissions étaient pour des sommes trop élevées, dépassant le chiffre de l'estimation. Dans le second avis, il n'a été rien dit de la ventilation.

M. MACDONALD: Le ministre a-t-il adjugé la fourniture du charbon cette année? (La grève des charbonnages en Angleterre et la grève imminente des charbonnages aux Etats-Unis créent une situation telle que le ministre devrait s'efforcer de régler promptement cette question.

M. COCHARNE: Je l'ai réglée en ce qui regarde les besoins de Québec, à la Pointe Lévy. Cette fourniture a été adjugée. Les compagnies ont demandé un supplément de 25 cents cette année, mais je n'ai cru devoir le leur accorder, et je n'ai pas eu le temps de raisonner la chose avec elles et de m'assurer si elles ne pourraient nous faire de meilleures conditions.

M. MACDONALD: Je ne pense pas que l'honorable ministre puisse obtenir de meilleures conditions. Il s'expose à payer davantage, s'il ne se hâte pas de conclure. Je prie le ministre de me renseigner à un autre égard. Au début de la session, je l'ai questionné au sujet de la ligne de conduite qu'il se proposait de suivre en vue de l'acquisition de ce qu'on appelle le chemin de fer de Vale.

Cette voie ferrée est en exploitation depuis quinze ou vingt ans. Elle a été construite par la compagnie des charbonnages, en vue de transporter son charbon depuis la ville de Thorburn jusqu'à la ligne principale de l'Intercolonial. Elle n'a jamais été pourvue de voitures de voyageurs ni de wagons pour le transport des marchandises. Thorburn est devenu un centre important, et une population agricole très prospère est établie à une assez faible distance de la voie ferrée.

Il y a de plus le long de la ligne une tuyauterie et plusieurs briqueteries en pleine activité. N'étant pas intéressée aux transports par chemin de fer, la compagnie des houilles n'a jamais entrepris de transporter les marchandises et les voyageurs et ceux qui habitent le long de cette ligne n'ont jamais, en conséquence, profité des avantages que donne une voie ferrée. L'ancienne administration avait eu à étudier la question de rendre cette ligne à sa charge et de l'exploiter comme partie de l'Intercolonial. L'ex-ministre des Chemins de fer était favorable à la chose et une entente était intervenue entre lui et la compagnie. Le bureau d'administration de l'Intercolonial lui avait recommandé de faire une convention avec la compagnie. Il ne manquait plus que la signature du ministre et celle de la compagnie pour compléter la chose. Si cette signature n'a pas été apposée à l'acte, c'est qu'il fallait au ministre l'autorisation du Parlement. Il s'apprêtait à l'obtenir et, au mois de juillet dernier, il faisait mettre au "Feuilleton" une résolution l'autorisant à présenter un projet de loi qui devait assurer la ratification du marché conclu avec la compagnie des houilles. La Chambre approuva cette résolution, mais, par suite de la dissolution de ce Parlement la loi ne put être votée. La chose en était là quand mon honorable ami prit la direction des affaires, et c'est à lui que je demande aujourd'hui de prendre des mesures à ce sujet. Ce n'est pas là un de ces cas pour lesquels, en grand nombre, on est venu le solliciter de la part des propriétaires de quelque autre embranchement dans les différentes provinces. Dans ces autres cas, le désir des intéressés est de vendre au Gouvernement et de recevoir une certaine somme comme prix d'achat ou comme loyer qui servira à payer l'intérêt des obligations ou des dettes. Cette convention dont je parle n'implique rien de semblable. Il est de fait que primitivement la compagnie des houilles ne songeait pas à la chose et l'idée est venue entièrement du public qui était intéressé au fonctionnement de la ligne. Mon honorable ami, peut se charger de ce chemin de fer et donner au public, sans qu'il en coûte un sou au pays, une commodité qu'il n'a jamais eu dans le passé.

Si l'on songe que cette voie est là en quelque sorte à leur disposition, il est étrange que les habitants de Thorburn et des campagnes environnantes aient à faire en voiture ce trajet de six milles le long d'une voie ferrée où il leur est impossible d'obtenir que l'on fasse circuler des trains.

M. STANFIELD: Ils ont des tramways, n'est-ce pas?

M. MACDONALD: Non, ils n'en ont pas. Les tramways ne montent pas dans cette direction; mais ils se rendent à Stelarton, à Trenton, à New-Glasgow et à Westville. Thorburn est située à six mil-

les de New-Glasgow, dans une autre direction. Ce problème est de solution facile pour le ministre. Il lui serait néanmoins nécessaire de présenter un projet de loi qui l'autorise à traiter de la chose avec la compagnie. Sur mes instances, l'ex-ministre des Chemins de fer avait, l'automne dernier, établi un service provisoire en attendant le vote de la loi. Ce service a été interrompu au mois de novembre, et, depuis, le public a été privé de ses communications par chemin de fer. Je dois dire au ministre qu'à cet égard, il se donne bien peu de mal pour nous de la Nouvelle-Ecosse. Il a interrompu la construction des lignes d'embranchement que l'on avait décidé d'établir. Il ne nous donne même pas une subvention pour nos chemins de fer, quoique toutes les autres provinces du Dominion soient traitées avec la plus grande prodigalité dans les résolutions dont il a été donné avis. Je m'étonne que le premier ministre, qui représente un des collèges de la Nouvelle-Ecosse...

M. COCHRANE: Il y a une subvention pour cette province.

M. MACDONALD: Oui, une ancienne subvention renouvelée, pour un chemin de fer faisant le service entre Liverpool et Micton dans la circonscription de Queens-et-Shelbourne. Un chemin de fer de trente milles de long, et le Canadian-Northern qui exploite une ligne sur la côte refuse obstinément de la continuer jusque-là, si bien qu'à mon avis, ce chemin ne sera jamais construit. C'a été la seule fois au cours de la présente session que l'on a tenu compte des réclamations de la Nouvelle-Ecosse. Je suis surpris que le premier ministre, qui devrait être le représentant attitré et le gardien des intérêts de notre province, n'ait pas vu à ce que nous soyons plus généreusement traités.

M. COCHRANE: Nous avons donné tout ce qui nous a été demandé.

M. MACDONALD: Vous avez donné tout ce qui vous a été demandé?

M. COCHRANE: Je veux dire en fait de subventions.

M. MACDONALD: Si le ministre avait voulu se montrer généreux, il aurait pu laisser se construire les embranchements que son prédécesseur avait résolu de construire. Il a mis tout cela de côté; et c'est une bien pauvre excuse de dire qu'il n'accorde de subventions qu'à ceux qui lui en ont demandées. Si mon honorable ami nous avait donné des communications par chemin de fer dans les régions où l'on avait projeté de construire des embranchements au moyen d'une aide à quelque compagnie, s'il avait eu le courage de nous donner sur-le-champ une communication avec les

lignes transcontinentales, il lui aurait été assez facile d'y pourvoir.

Quoi qu'il en soit, voilà quelle est notre situation. Il n'est cependant pas trop tard pour la présentation d'un projet de loi, que la Chambre aurait le temps d'adopter avant la prorogation. Si le ministre ne veut pas faire voter une loi assurant l'exécution de ce programme, que du moins il se fasse autoriser à conclure ce marché de manière que la circulation s'établisse au cours de l'année. Ceci ne comporte aucun acte de la part du ministre, mais simplement une étude de l'affaire et une décision à prendre.

Comme je l'ai déjà fait observer, certains députés oublient trop facilement, quand nous parlons de projets de chemin de fer pour les Provinces maritimes et de l'état de chose qui existe là-bas, que cette Chambre a seule le droit d'autoriser une dépense de fonds, et c'est pourquoi le ministre fera bien, s'il veut se donner le temps d'étudier la question, de suivre mon conseil et de présenter un projet de loi qui l'autorise à prendre possession de cette ligne en tout temps aux conditions qu'il jugera satisfaisantes. S'il le fait, la gauche sera prête à l'appuyer.

M. COCHRANE: Si nous donnions le même service que l'année dernière, ce'a suffirait-il?

M. MACDONALD: Il existait dans le temps une difficulté, qui n'a pas été résolue, à l'égard du droit que l'on peut avoir d'exploiter une ligne sans y avoir des titres. Tout ce que je demande au ministre, c'est de faire adopter une loi qui l'autorise à cela. Si ensuite il ne juge pas à propos d'agir, rien ne l'y oblige. S'il survenait un accident sur la voie, une collision, une perte de vie, l'on pourrait en tenir le ministre responsable, faute par lui d'avoir obtenu cette autorisation. Je prierai le ministre d'avoir égard à ce que je viens de lui dire.

M. COCHRANE: Je n'aime pas à promettre de me charger d'un chemin de fer, je ne veux rien dire qui ait l'apparence d'un blâme pour mon prédécesseur, mais je n'ai pu jusqu'à présent me décider à conclure ce marché, bien que, tout dernièrement, une délégation soit venue me voir à ce sujet. Je me propose cependant de m'occuper de la chose aussitôt que possible. Il a, je crois, été entendu entre le premier ministre et le chef de l'opposition qu'il ne serait présenté à cette session aucun nouveau projet de loi et je n'ai pas suffisamment étudié cette affaire pour décider ce que je ferais. Je n'ai cependant aucune hésitation à promettre que nous ferons tout ce qu'il est possible de faire pour accommoder le public au cours de l'été prochain en attendant qu'à l'automne, nous ayons décidé de ce que nous pourrons faire à l'égard de toutes ces lignes.

M. MACDONALD.

M. MACDONALD: Je suis heureux de voir que le ministre est disposé à envisager les choses d'une manière favorable; mais il y a une question de droit qui va nécessairement se soulever. Le service que l'on nous a fourni l'année dernière a consisté en un train de voyageurs quatre fois par jour. Il serait non moins nécessaire et non moins important d'avoir des trains à marchandises qui desserviraient les établissements situés le long de la ligne. Je ne demande pas que le ministre fasse voter une loi qui lui attribue des droits qu'il n'a pas, mais je lui demanderais de se faire autoriser à traiter de cette affaire. Le ministre peut être sûr que je chercherais à obtenir du chef de l'opposition qu'il facilite le vote d'un projet de loi comme celui-là, s'il était présenté.

M. EMMERSON: A l'égard de cet item, le ministre dit qu'il a par deux fois demandé des soumissions et que, s'il n'en a accepté aucune c'est que toutes étaient trop élevées. Il nous a dit ce qu'étaient les prix des derniers soumissionnaires, mais il me semble que nous avons droit à des renseignements sur les premiers, afin que, par la comparaison, nous puissions nous former une opinion. J'avais espéré que les rumeurs qui ont circulé seraient sans fondement. Ces rumeurs veulent que M. Sumner, apprenant au retour qu'une maison autre que la sienne avait droit à l'entreprise, ait immédiatement adressé au ministre une dépêche où il se plaignait amèrement de la chose, si bien que l'affaire a été suspendue. Je ne me plaindrai pas de ce que M. Sumner obtienne cette entreprise dès que l'on n'y mettra pas de la partialité. Je sais que M. Sumner est en état de faire convenablement les choses. Bien que partisans de la présente administration, puisqu'il s'est porté candidat en 1908 contre moi, il a eu, pas plus tard qu'il y a deux ans, une entreprise assez assez dispendieuse à exécuter pour moi-même, et j'ai été absolument content de lui.

M. COCHRANE: Nous avons demandé de nouvelles soumissions.

M. EMMERSON: On nous éclairera donc sur toute cette affaire. A titre de chaud partisan du Gouvernement et de candidat aux dernières élections, M. Sumner, je le sais, croyait avoir droit d'obtenir l'entreprise en question, à Moncton même. Je ne me plains pas de ce qu'il ait obtenu ces travaux; mais les autres soumissionnaires ont droit de connaître les circonstances se rattachant à cette affaire. Le département, je l'espère, ne s'administre pas au bénéfice de la clientèle politique. Nous poussons déjà les choses à l'excès. Je vois qu'en nommant un sous-comité, le comité des chemins de fer n'a pas choisi un seul député de la gauche. C'est la première fois qu'il sera dit, dans les annales parlementaires, qu'on a nommé un sous-comité sans y faire entrer un seul représentant de la minorité.

Il s'agissait d'un comité sur le bill du Grand-Tronc, et à mes yeux, ce n'est rien moins qu'une abomination; et si on tolère pareille chose au département des Chemins de fer, on commet une injustice, non seulement envers ce parti, mais envers le Gouvernement et le pays lui-même. Si je signale la chose, c'est qu'il ne s'agit point d'un fait isolé. Je suis bien aise que le président du comité des chemins de fer ne soit pas responsable du fait, vu qu'il était absent. C'est à bon droit qu'on stigmatise ce procédé.

M. LENNOX: Je ne suis pas au courant de la question soulevée par l'honorable député (M. Emmerson). Cet incident s'est sans doute passé hier, alors que, comme on l'a dit, j'étais forcément absent du comité. Je ne suis pas au courant des faits, mais c'est ainsi, je suppose, que les choses se sont passées. J'ignore la raison de l'initiative prise. Pour mon propre compte, j'ai toujours fait abstraction de la politique, depuis que je siége au sein de ce comité. Je donne à ce terme l'acceptation la plus large...

M. EMMERSON: J'absous entièrement mon collègue (M. Lennox).

M. LENNOX: Non seulement pour mon propre compte, j'ai mis au rancart l'esprit de parti, mais j'ai remarqué la même attitude chez les députés de la gauche. Le comité fonctionne admirablement; tous les députés qui en sont titulaires s'inspirent des plus chers intérêts du comité et du public. Aussi serait-ce avec le plus vif regret que je verrais se produire le moindre incident de nature à faire croire que nous ne serions pas complètement désintéressés de l'esprit de parti.

M. EMMERSON: Je dois ajouter qu'en l'absence de l'honorable député (M. Lennox) le député de Lincoln (M. Lancaster) remplissait la fonction d'orateur suppléant. On renvoya au comité un bill se rattachant au Grand-Tronc et l'orateur suppléant déclara qu'il allait nommer un comité, en conférence avec le ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Il ne l'a pas fait.

M. EMMERSON: Il est possible qu'il ne l'ait pas fait. Au surplus, il a nommé un sous-comité, où ne figure pas un seul député de l'opposition. Si on entend prendre pareille attitude, quand il s'agit de projets de loi d'intérêt privé, il me semble que c'est pousser l'esprit de parti à ses dernières limites, et je pourrais ajouter, jusqu'aux frontières mêmes de la criminalité.

M. STANFIELD: A-t-on signalé le fait à l'orateur suppléant?

M. EMMERSON: Il a fait les nominations. Je viens d'apprendre le fait.

M. STANFIELD: A mon avis, la chose n'a pas été faite intentionnellement.

M. EMMERSON: D'ordinaire, on choisit la majorité des membres parmi les ministériels et la minorité chez les députés de la gauche. C'est là une pratique établie de temps immémorial et nos annales parlementaires ne mentionnent pas une dérogation à la règle.

M. LENNOX: Avec votre permission encore une fois, je suggérerais que la discussion de cet incident soit ajournée jusqu'au retour du député de Lincoln (M. Lancaster). Il aura sans doute de bonnes et valides raisons à alléguer à l'appui de son attitude. Quand il s'agit de la nomination de sous-comités, et il y en a un grand nombre. Je me suis toujours efforcé non seulement de répartir les sièges entre les deux partis, mais encore de nommer ceux qui, au sein du comité, ont pris un vif intérêt à la question.

M. EMMERSON: Je n'ai pas un seul reproche à adresser à mon honorable collègue (M. Lennox).

M. LENNOX: A mon avis, il serait préférable d'ajourner ce débat jusqu'au retour du député de Lincoln, alors qu'il sera en lieu de discuter l'affaire.

M. CARROLL: Pendant que nous discutons ces crédits de l'Intercolonial, je désire appeler l'attention du ministre sur certains faits relatifs au comté du Cap-Breton-sud, que j'ai l'honneur de représenter ici. Lorsque la Chambre adopta, l'année dernière, la résolution en faveur de l'acquisition par l'Etat des embranchements, il fut entendu que la ligne entre Port-Hawkesbury ou Pointe-Tupper et la ville de Saint-Pierre serait un embranchement de l'Intercolonial, et que cet embranchement serait prolongé jusqu'à Louisbourg.

Louisbourg est un des meilleurs ports de l'Atlantique et il est ouvert toute l'année. J'ai, en outre, compris que le Gouvernement avait probablement l'intention de prolonger la ligne jusqu'à la ville de Sydney, le terminus oriental actuel de l'Intercolonial. On n'a rien fait, sur les entrefaites, et le ministre des chemins de fer (M. Cochrane) donne à entendre que cette question des embranchements ne viendra pas sur le tapis, cette session-ci, mais sera mise à l'étude au cours de l'été, et que, l'automne prochain, on prendra probablement une décision.

En outre, paraît-il le Gouvernement se propose de n'acquiescer que les embranchements qui peuvent faire face à leurs dépenses. En attendant, il y aurait peut-être moyen de solutionner la difficulté: Glace-Bay, dont la population est de 20,000 âmes, la ville Dominion, qui compte environ 5,000 âmes de fait tout le pays, de Sydney à Louisbourg avec une population de 50.

000 âmes, n'ont presque pas de relations avec l'Intercolonial. Il existe un chemin de fer entre Sydney et Glace-Bay, propriété de la compagnie des houillères Dominion. Les marchands de Dominion, de Glace-Bay, Port-Morien, Dominion n° 6 et de Louisbourg ont à payer presque double prix de transport sur toutes les marchandises qu'ils apportent dans ces villes.

Il leur faut payer à l'Intercolonial le prix de transport des marchandises importées à Sydney, et un prix presque aussi élevé au chemin de fer de la Dominion Coal Company, de là à Louisbourg. Je ne veux pas blâmer à cet égard la compagnie du chemin de fer de Sydney et Louisbourg, car il n'est que naturel que cette compagnie cherche à bénéficier de ses transports. Mais le ministre à mon avis, pourrait trouver le moyen de solutionner le problème. La compagnie du chemin de fer de Sydney à Louisbourg, paraît-il, ne tient guère à transporter des voyageurs ou des marchandises; elle ne s'occupe que du transport de la houille; aussi, pour un chemin de fer de cette étendue, il effectue, en une seule année, autant de transports que tout autre chemin de fer au Canada, et peut-être davantage. La plate-forme est excellente et je tiens de certains experts que la plate-forme de ce chemin de fer de Sydney à Louisbourg ne le cède à aucune autre plate-forme au pays. En traitant avec la compagnie de houillères Dominion à cet égard, il pourrait se négocier entre le Gouvernement et cette compagnie une convention permettant de prolonger directement jusqu'à Louisbourg l'Intercolonial qui desservirait ainsi une population d'environ 50,000 âmes qui, aujourd'hui est écrasée des prix de transport excessifs tandis qu'au point de vue du transport des voyageurs le chemin de fer ne leur est guère utile. Si je ne me trompe, ce chemin de fer a été subventionné par le Gouvernement fédéral. Je ne saurais dire si la commission des chemins de fer a juridiction sur ce chemin de fer, quant à l'usage commun. Sans être ici l'interprète autorisé de la compagnie de houillères Dominion, je suis convaincu qu'elle consulterait ses propres intérêts en souscrivant aux avances du Gouvernement, si ces avances tendaient à permettre aux trains de l'Intercolonial de pénétrer dans Louisbourg.

A mon avis, ce serait une proposition également lucrative pour l'Intercolonial. En hiver, comme on nous l'a dit l'autre soir, le port de Sydney est fermé à la navigation par les glaces, pendant quelques mois et il existe aujourd'hui un immense trafic avec l'île de Terre-Neuve, dont les industries commencent à prendre un important développement. En réalité, la compagnie de chemin de fer Reid à l'intention d'installer un service quotidien entre Sydney et

M. CARROLL.

Louisbourg, qui est son port d'hiver et l'île de Terre-Neuve. Tous les transports de marchandises s'acheminent de ce côté et si l'Intercolonial se prolongeait jusqu'à Louisbourg, il pourrait capturer tous ces transports ainsi que le trafic-voyageurs. En même temps, les populations de cette région en bénéficieraient grandement, tandis que les marchands en retireraient de lucratifs profits. Ce sera peut-être œuvre de longue haleine; mais enfin le ministre et le département ne sauraient trop se pénétrer de l'urgence d'une initiative quelconque en vue de remédier à la pénible situation de ces populations. Ce sera je le répète, œuvre de longue haleine, et advenant que le Gouvernement n'ait pas la haute main sur cette ligne et que le ministre ne réussisse pas à effectuer de traité avec la compagnie de houillères et des aciéries Dominion touchant l'usage commun de cette voie ferrée, il me semble qu'il devrait être possible d'atteindre ce but, d'autant plus que ce chemin de fer a été fortement subventionné par le Gouvernement fédéral. Fuis, advenant l'insuccès de ces tentatives, je le répète, il faudrait aviser aux moyens à prendre pour permettre aux populations du voisinage de Glace-Bay et du Dominion de faire des raccordements avec le train du matin de Sydney. Aujourd'hui, le citoyen de Glace-Bay ou des régions minières autour de Sydney qui veut prendre le train du matin, doit quitter son domicile dans la soirée puis se rendre à Sydney et y demeurer toute la nuit. A mon avis, il serait possible de remédier à cette situation. Il existe à un endroit portant le nom de "hangars pour wagons de Sydney et Glace-Bay," un croisement où la ligne de tramways de Glace-Bay pourrait se raccorder avec le train d'Halifax quittant Sydney dans la matinée, si on y établissait une halte. Je prie le ministre de se rappeler qu'on remédierait aux incon vénients qu'éprouve le public voyageur, en établissant une voie latérale à cet endroit désigné comme "hangars à wagons pour le chemin de fer de Sydney et Glace-Bay", afin que les voyageurs puissent effectuer le raccordement à cet endroit, sans quitter leur domicile, la veille au soir.

En plus de ce grand avantage offert au public voyageur, ce serait également très utile au commerce de cette localité, car actuellement les courriers doivent quitter cette région dans la soirée afin d'être à Sydney assez tôt pour l'express du matin qui se dirige vers l'Ouest. Je demande au ministre de prendre cela en considération. Naturellement, nous espérons, quand il aura eu le temps d'étudier la question des embranchements que cette ligne de Saint-Pierre sera annexée à l'Intercolonial et qu'elle sera prolongée. Je crois qu'elle donnera des bénéfices, parce que nous avons sa population,

les marchandises et les ressources minières non encore exploitées dans cette partie du pays. Mais en attendant, je voudrais que le ministre ait l'obligeance d'examiner cette question de donner le droit de passage sur le Sydney et Louisbourg, et si cela prend trop de temps, voudrait-il faire en sorte que les trains de l'Intercolonial s'arrêtent à l'entrepôt des wagons à Sydney, pour permettre aux gens de la région minière de pouvoir prendre le train le matin et aussi pour que la population de la région puisse avoir le courrier le matin à Sydney afin de prendre l'express de l'ouest pour Halifax.

M. MACDONALD: Je demanderai au ministre où en est la demande qui a été faite, je crois, pour transférer l'embranchement comme on l'appelle, plutôt que la ligne, entre Truro et Stellarton de sa division actuelle à l'autre division?

M. COCHRANE: On a fait une enquête, mais il n'y a pas encore de rapport.

M. MACDONALD: Sera-t-il possible de faire entendre non seulement les gens sur la division de New-Glasgow et Oxford, mais les protestations des propriétaires d'aciéries de New-Glasgow.

M. COCHRANE: Tous les intérêts seront entendus.

M. SINCLAIR: Inscrira-t-on un crédit au budget supplémentaire pour un embranchement de Sunnybrae à Guysborough.

M. COCHRANE: Il y a un crédit pour un tracé. J'ai déjà dit deux fois à l'honorable député que nous avons l'intention d'étudier l'affaire l'été prochain.

M. SINCLAIR: Je dirai au ministre que le tracé est presque fini.

M. COCHRANE: L'entreprise a été donnée.

M. SINCLAIR: Le gouvernement provincial et deux compagnies qui ont projeté de construire cette ligne, ont dépensé beaucoup d'argent pour détourner le tracé. J'apprends que le tracé est établi depuis Guysborough jusqu'à Melrose dans le district de Sainte-Marie et depuis la croisée des routes de Country-Harbour, aux quais de Country-Harbour. Le tracé a été aussi fait, et je présume que le ministre en a les plans, de Melrose à Sunnybrae et par la rivière East à Sainte-Marie. Le seul tronçon qui n'a pas été établi est celui de Melrose par la rivière West à Sunnybrae.

Les arpenteurs travaillaient sur ce tronçon au moment où mon honorable ami est entré en fonction et si on avait continué les travaux on les aurait achevés avant aujourd'hui. Je regrette que le ministre n'ait pas cru devoir introduire à nouveau le crédit de \$1,000,000 qui avait été inscrit au budget par l'ex-gouvernement pour

construire cet embranchement. Au moment où, durant la présente session, nous avons discuté cette question, le ministre a donné certaines excuses pour ne pas construire cette ligne et ces excuses sont maintenues, il ne construira pas du tout la ligne. Il a dit que si la ligne ne payait par ses dépenses d'exploitation, et les intérêts sur le capital il ne se sentirait pas libre de recommander sa construction. J'ai dit qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce qu'une ligne de ce genre paye ses dépenses d'exploitation et l'intérêt sur le capital dès le début et que peu de lignes au Canada avaient pu le faire sans attendre quelques années après la construction. Il donna comme autre excuse la question du tracé. Il ne doit pas trop s'inquiéter à ce sujet. Le système de l'ex-gouvernement était que l'ingénieur devait choisir le meilleur tracé et comme représentant de cette région, je serais heureux d'accepter la décision des ingénieurs pourvu qu'ils établissent le tracé le plus de niveau possible et le plus court. Les ingénieurs s'en occupaient lorsque mon honorable ami les a destitués il y a quelques mois. Quand une délégation de la Nouvelle-Ecosse a rendu visite au ministre — elle comprenait des hommes influents de son parti — je crois qu'il a dit qu'à moins qu'on ne garantisse que dix changements de poisson frais seraient expédiés chaque jour au marché de Montréal, il n'entreprendrait pas la construction de la ligne.

J'ai alors fait remarquer que le marché de Montréal et celui de Québec avec les autres situés sur la route ne pourraient pas consommer la moitié de ces dix wagons dans un jour, de sorte que cette excuse est également déraisonnable.

Je regrette que le premier ministre ne soit pas ici, car il s'est prononcé énergiquement en faveur de la construction de cette ligne quand il a parcouru mon comté avant l'élection pour s'efforcer de recueillir les voix des habitants de Guysborough en faveur de M. Rowlings, le candidat conservateur. Il a dit:

La population du comté d'Halifax, comme celle du comté de Guysborough et des autres comtés de la Nouvelle-Ecosse dont on a parlé, ont de bonnes raisons, il me semble, de se plaindre que leurs intérêts, relativement au développement des chemins de fer, n'ont pas été très soignés dans le passé. Et c'est surtout vrai pour les quatorze années dernières, quand les coffres du pays étaient pleins à déborder comme s'en vantent nos honorables adversaires et quand de grands projets de développements ont été entrepris. Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare que de grands projets ont été entrepris et le sont encore aujourd'hui. Je ne dirai qu'un mot à ce propos. Si les ressources et les revenus de ce pays sont assez grands pour construire 1,400 milles de chemin de fer à travers des régions en réalité inhabitées, entre la ville de

Québec et celle de Winnipeg (Grand-Tronc-Pacifique), il me semble qu'il y a de bonnes raisons de se plaindre de la part de la population d'au moins une demi-douzaine de comté de la Nouvelle-Ecosse, si l'Intercolonial n'a pas contribué au développement de ces comtés.

Le "Times" de Guysborough, en commentant ce discours s'est exprimé ainsi :

Il résulte de ces paroles que les électeurs du comté de Guysborough auront tout à gagner en donnant leur appui à un homme qui est animé de ces intentions, pour qu'il soit premier ministre du Canada à la première occasion. M. Borden connaît personnellement nos besoins dans Guysborough. On ne peut pas en dire autant du chef actuel du Gouvernement qui n'a jamais de sa vie visité le comté de Guysborough.

Quels sont les faits? Sir Wilfrid Laurier qui n'a jamais de sa vie visité le comté de Guysborough a inscrit au budget de l'an dernier \$1,000,000 pour la construction de cette ligne.

M. COCHRANE: Il a mis quinze ans pour le faire.

M. SINCLAIR: Et M. Borden, qui vit dans le voisinage de Guysborough et qui est lui-même un néo-écossais, qui a parcouru le comté et connaît les besoins de sa population, a passé sa plume sur le million de dollars et l'a fait disparaître du budget. Le premier ministre a attiré l'attention sur les coffres du pays qui débordaient l'an dernier. Ils n'étaient pas aussi pleins qu'ils le sont maintenant, si nous devons en croire la déclaration du ministre des Finances. Le surplus est beaucoup plus grand qu'il ne l'était au moment où le premier ministre actuel a fait cette déclaration. Il a dit que de grands projets avaient été entrepris. Y a-t-il jamais eu une époque dans l'histoire du Canada où les projets qui ont été entrepris aient été aussi nombreux qu'ils le furent ces dernières semaines? Consultez la liste des subventions que mon honorable ami a l'intention de nous demander de voter dans quelques jours, elles sont extraordinaires, quelques-unes sont tout à fait inexplicables. Prenez par exemple la subvention à la province d'Ontario pour la ligne de North-Bay à Cochrane. Pourquoi le Gouvernement subventionne-t-il cette ligne?

M. COCHRANE: Pourquoi pas?

M. SINCLAIR: Je comprends que des subventions sont données aux chemins de fer pour leur construction, et que si un chemin de fer peut être construit sans subvention, si l'entreprise est si bonne...

M. COCHRANE: Je consens volontiers à donner à votre gouvernement la même subvention, s'il veut construire la ligne dont vous parlez.

M. SINCLAIR: Cela vaut quelque chose.

M. SINCLAIR.

M. COCHRANE: Ou à tout autre gouvernement provincial. Ce sera mon programme.

M. SINCLAIR: Je dis que le motif qui a fait donner dans ce pays des subventions aux chemins de fer avait pour but d'encourager leur construction, mais ici nous avons l'exemple d'un chemin de fer qui est déjà construit, qui traverse une région riche, qui est une entreprise donnant des bénéfices et que l'an dernier a payé ses frais d'exploitation et l'intérêt sur les obligations qui ont servi à le construire et qui a versé en outre une forte somme au trésor de la province d'Ontario.

M. COCHRANE: Il n'a rien fait de cela.

M. SINCLAIR: N'est-ce pas vrai?

M. COCHRANE: Non.

M. SINCLAIR: Alors je prends note de la correction. Peut-être que mon honorable ami nous dira la vérité à ce propos. On remarquera dans tous les cas que c'est une bonne entreprise et qu'il n'y a aucun besoin de donner une subvention à la province d'Ontario à propos de cette ligne.

M. BLAIN: Mon honorable ami y est-il opposé?

M. SINCLAIR: Certainement j'y suis opposé; je ne pense pas qu'elle puisse être justifiée, si l'on tient compte du fait qu'il y a tant de localités au Canada où il est impossible de construire les chemins de fer nécessaires pour développer le pays. C'est simplement faire un présent d'environ deux millions de dollars à la plus riche province du pays.

M. COCHRANE: C'est le programme du Gouvernement de donner des subventions aux chemins de fer.

M. SINCLAIR: Je pourrais comprendre que mon honorable ami donne une subvention à une province pour construire un chemin de fer qui n'est pas construit, mais voici un chemin de fer qui est déjà construit et auquel on donne une subvention après qu'il est devenu une affaire de rapports.

Si le chemin de fer canadien du Pacifique n'avait jamais reçu de subvention et si après avoir amassé des millions et être devenu, une des plus riches et des plus puissantes compagnies du monde, venait dire au Gouvernement: "Nous n'avons jamais reçu de subvention et par conséquent vous devez nous en donner une", que penserait-on de cette réclamation? Elle serait cependant toute aussi raisonnable que la proposition actuelle de donner une somme en argent à la province d'Ontario.

Le Gouvernement actuel s'est montré très généreux envers certaines provinces. Il a été très large pour le Manitoba et il vient

de donner la preuve de ses bonnes dispositions à l'égard de l'île du Prince-Edouard. Mais comment se fait-il que toutes les provinces auxquelles il est question de donner des sommes considérables aient des gouvernements conservateurs? En sommes-nous arrivés à ceci qu'une province ne peut pas s'attendre à être traitée avec justice, si elle n'a pas un gouvernement appartenant au même parti politique que le Gouvernement d'Ottawa?

M. SUTHERLAND: L'honorable député considère-t-il que l'on rendait justice à la province d'Ontario en lui refusant cette subvention, bien que cette province ait contribué pour sa bonne part à la construction des chemins de fer du Canada?

M. SINCLAIR: Jamais un gouvernement libéral n'a eu pour politique de donner des subventions à un gouvernement provincial pour la construction de chemins de fer.

M. CROTHERS: Je demande pardon à mon honorable ami; le Gouvernement a accordé \$12,000 par mille pour un chemin de fer entre Montréal et Ottawa.

M. MACDONALD: Quand cela?

M. COCHRANE: Il y a plusieurs années.

M. SINCLAIR: Ce chemin n'a pas été construit par la province, mais par une compagnie; l'ancien gouvernement avait pour principe qu'il n'était pas sage d'encourager les gouvernements provinciaux à s'engager dans la construction de chemins de fer. Ce n'est pas pour faire une distinction au détriment d'Ontario que cette politique a été adoptée et nos honorables amis de la droite n'ont pas même la consolation de pouvoir dire que c'était pour ne pas rendre justice aux conservateurs, puisque la province d'Ontario avait un gouvernement libéral, quand le gouvernement libéral d'Ottawa lui a refusé une subvention.

M. MORPHY: L'honorable député s'oppose-t-il à ce que le Gouvernement accorde une subvention de \$6,400 par mille pour un chemin de fer qui traverse son comté?

M. SINCLAIR: Certainement que non. C'est une règle établie que le Gouvernement fédéral doit subventionner les chemins de fer comme celui-là. L'ancien gouvernement a voté une subvention pour un chemin de fer dans mon comté, mais on n'a pu trouver une compagnie pour le construire. C'est alors que l'ancien gouvernement fit connaître sa politique d'acquiescer des embranchements; c'est une excellente politique pour toutes ces lignes tributaires de l'Intercolonial. C'est une affaire tout à fait étrangère à la politique.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. SINCLAIR: Le comté que je représente a autant de droits à une subvention que

celui que représente le très honorable premier ministre, c'est pourquoi je dis que ce n'est pas une affaire politique. Quand l'ancien gouvernement fut saisi de cette question, le ministre des chemins de fer d'alors avait l'esprit assez large pour ne pas s'inquiéter de savoir si le comté était représenté par un conservateur ou un libéral. Il examina la carte, et constata que pour donner des moyens de communication à une population de 400,000 âmes, sur un territoire de 250 milles, il fallait construire deux embranchements. Il en mit un dans le comté d'Halifax, représenté par le très honorable premier ministre et M. Crosby; il ne s'est pas demandé s'ils étaient libéraux ou conservateurs; l'autre fut situé dans le comté de Guysborough et je ne crains pas de dire devant tous les représentants de la Nouvelle-Ecosse qui m'entendent, qu'an point de vue financier, c'était une entreprise beaucoup plus certaine de construire une voie ferrée à travers le comté de Guysborough que de construire un chemin de fer qui va aboutir dans la forêt, dans le comté d'Halifax. Personne n'osera dire le contraire.

Mais que fait le ministre des Chemins de fer actuel? Il constate que l'ancien gouvernement avait affecté un million de dollars à la construction de chacun de ces deux embranchements et, d'un coup de plume, il supprime celui du comté de Guysborough, uniquement parce que ce comté a élu un libéral à la dernière élection. C'est la seule raison et le ministre ferait aussi bien de l'avouer.

M. COCHRANE: C'est absolument faux.

M. SINCLAIR: Je ne vois pas d'autre raison, et si le ministre en a une autre, j'espère qu'il nous la donnera. Certaines parties du comté d'Halifax sont suffisamment pourvues de chemins de fer. J'admets que la partie est à besoin d'être développée; j'ai déjà voté pour qu'elle le soit et je voterai encore. Mais pourquoi le ministre des Chemins de fer traite-t-il le comté de Guysborough autrement que le comté d'Halifax? Est-ce parce que le comté d'Halifax est représenté par le premier ministre? Un verset de la bible dit:

Il sera donné à celui qui possède déjà et à celui qui ne possède pas sera enlevé même le peu qu'il a.

Il me serait facile de paraphraser ce texte et de dire:

Il sera donné à celui qui possède des influences politiques et à celui qui n'en possède pas, il sera enlevé même le peu qu'il a.

M. MACDONALD: Je félicite l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) de la manière courageuse avec laquelle il a défendu les droits de son comté, mais je ne crois pas qu'il réussisse à faire entendre raison au ministre des chemins de fer. Ce

dernier est parfaitement décidé à ne pas construire ce chemin.

M. COCHRANE: Est-ce que cela vous fait plaisir de le croire?

M. MACDONALD: En refusant de construire ce chemin de fer, le ministre ne mécontentera pas seulement l'honorable député de Guysborough et moi, mais il mécontentera aussi bon nombre de conservateurs. Le "Free Lance", l'organe conservateur de Westville, parlant de cette question dit:

La Nouvelle-Ecosse a été traitée avec arrogance par le passé et elle a été assez longtemps tenue en tutelle par les politiciens aux longues oreilles de l'Ontario. Nous voulons qu'à l'avenir, nos titres soient reconnus et qu'on nous accorde notre juste part des crédits affectés à la construction des chemins de fer. Si l'honorable R. L. Borden veut consolider sa position dans sa propre province, il ne pourra le faire, dans cette partie du pays, qu'en commençant sans retard la construction du chemin de de Guysborough.

Voici un ami des ministres qui ne prend pas de détours pour leur dire ce qui en est. On se rend compte dans la Nouvelle-Ecosse que le ministre des chemins de fer joue avec cette affaire; que l'ancien gouvernement, après avoir demandé des soumissions, a adjugé l'entreprise à un entrepreneur libéral dont il faut se débarrasser.

Je suppose que le ministre, lorsqu'il dit qu'il ne construira pas ce chemin, sous-entend que, lorsqu'il aura un entrepreneur à son goût et que toutes ses petites affaires seront arrangées, il fera quelque chose. S'il voulait seulement nous le dire, nous saurions à quoi nous en tenir. J'espère cependant qu'il s'arrangera pour contenter l'auteur de l'article que je viens de citer. Quoiqu'il en soit, rien n'a été fait et il faudra attendre à la prochaine session. Si alors, l'honorable ministre des chemins de fer est de bonne humeur et réussit à arranger ses petites affaires, il fera peut-être quelque chose.

M. COCHRANE: Est-il juste de dire "ses petites affaires"?

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'est pas ministre des chemins de fer depuis assez longtemps pour que nous sachions s'il est homme d'affaires ou non. Nous le verrons à l'œuvre l'an prochain.

Il a arrêté des travaux considérables dans la Nouvelle-Ecosse qui avaient été commencés par le parti libéral, pour lesquels des soumissions avaient été demandées et acceptées, après que l'entreprise eût été adjugée. L'honorable ministre n'avait aucune raison plausible pour interrompre ces travaux et il déclare maintenant que rien ne sera fait cette année. Il y a dans ses estimations budgétaires un crédit de \$80,000 pour payer les arpentages et les travaux du génie qui ont été faits, et il

M. MACDONALD.

possède dans son département tout ce qu'il faut pour déterminer le tracé de ce chemin; malgré cela, il ne le construira pas du moins cette année. Je le regrette pour l'honorable député de Guysborough, pour le rédacteur du "Free Lance" et pour mes électeurs. Ceux d'entre ces derniers qui ont fait la folie de voter pour mon adversaires comprendront que s'ils avaient réussi dans leurs efforts, ils auraient comme représentant dans cette Chambre un homme qui accepterait sans protester ce refus du ministre de nous donner un chemin de fer. Je suis surpris de voir les représentants ministériels de la Nouvelle-Ecosse, qui connaissent l'importance de cette entreprise, laissent passer la session sans qu'un seul dollar soit voté pour ce chemin. De retour dans leurs foyers, ils seront obligés de s'excuser auprès de leurs électeurs.

M. RHODES: Ceux qui ne connaîtraient pas l'honorable député de Pictou et l'honorable député de Guysborough pourraient croire qu'ils sont très indignés, à en juger par le ton sur lequel ils parlent de cette question des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. Examinons cependant les faits tels qu'ils sont; et je dois dire en passant que je ne le cède à personne en cette Chambre dans mon admiration pour cette province et dans mon désir de faire tout en mon pouvoir pour protéger ses intérêts. L'honorable député de Guysborough était un des 18 députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse qui siégeaient dans cette Chambre en 1904, alors que le Parlement fut appelé à voter des millions de dollars pour construire le Transcontinental national qui passait par toutes les provinces sauf la Nouvelle-Ecosse, en faisant bien entendu une exception de l'île du Prince-Edouard qu'on ne peut atteindre avec un chemin de fer transcontinental.

Ses collègues et lui-même ont appuyé un gouvernement qui a administré les affaires du pays durant quinze longues années et que les électeurs ont renvoyé du pouvoir le 21 septembre dernier; les anciens ministres n'avaient pas eu le temps d'ajouter un seul mille de voie ferrée à celles qui existaient dans la Nouvelle-Ecosse lorsqu'ils étaient parvenus au timon des affaires, en tant qu'il s'agit de voie ferrée transcontinentale. Donc, l'état de choses dont nos adversaires se plaignent, est dû entièrement à l'apathie de l'administration qu'ils ont appuyée, à tort ou à raison, de 1896 à 1911. Ceux-là qui connaissent ce qui se produit aujourd'hui savent parfaitement que le parti libéral s'est servi durant des années du projet relatif à la construction d'un chemin de fer à la Nouvelle-Ecosse, chemin de fer connu en cette province sous le nom de "chemin de fer de l'Est", comme d'un ballon politique. On a employé ce moyen à chacune des élections qui se sont faites

dans le comté de Guysborough. Je dis sur ma responsabilité de membre de cette Chambre, que je ne crois pas que le ministre libéral ait jamais entretenu sérieusement l'idée de hâter la construction de cette voie ferrée. Je crois fermement qu'il ne presserait pas la réalisation de cette promesse s'il était au pouvoir aujourd'hui. Il est vrai que les anciens ministres ont invité la concurrence, mais c'était à la veille d'une élection. On doit féliciter l'honorable ministre des Chemins de fer de ne pas entreprendre la construction d'une voie ferrée dont les intéressés ne pourront bénéficier avant plusieurs années à venir. Il serait préférable pour le comté de Guysborough d'être durant une année ou deux privé d'un chemin de fer, si, après tout, on y construisait une voie ferrée supérieure. L'honorable ministre mérite des félicitations pour l'attitude qu'il a prise. Si l'état de chose lui donnè, ainsi que je l'espère, raison d'entreprendre la construction de ce chemin de fer, la population du comté de Guysborough obtiendra enfin une certaine justice, ce que le ministre libéral n'a pu lui accorder. Je ne désire aucunement mêler d'infimes questions politiques aux débats qui se poursuivent en cette Chambre, mais, considérant l'attitude que les honorables membres de la gauche prennent aujourd'hui et qu'ils ont tenue dans d'autres circonstances, je ne puis m'empêcher d'exposer au comité, en toute sincérité, l'état de choses qui existe réellement.

M. GRAHAM: Je regrette que l'honorable député qui vient de reprendre son siège ait jugé à propos, dans son enthousiasme...

M. RHODES: Il n'y a aucun enthousiasme en cela.

M. GRAHAM: ...d'imputer blâme aux motifs de l'ancienne administration et surtout à ceux qui m'animaient d'accéder à son désir et surtout à celui encore plus urgent de son chef, maintenant le premier ministre, qui me demandait de commencer la construction de cette voie ferrée à la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami, qui, d'ordinaire, discute avec calme, se rappellera qu'à une session précédente du Parlement, motion fut faite par l'honorable député qui siège à mon côté, laquelle se rapportait à la construction de voies subsidiaires de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes. S'il veut se donner le mal de lire le rapport de cette discussion, il constatera qu'outre l'admirable discours prononcé en cette circonstance par l'honorable représentant de Cap-Breton-nord (M. Macdonald), celui qui remplit aujourd'hui la fonction de premier ministre, mais qui n'était alors que chef de la gauche, a prononcé une harangue très forte et qu'une des entreprises qu'il nous demandait de commencer sans retard aucun, c'était la construction de cette voie ferrée pour laquelle on

n'a pas pourvu aux estimations de cette année.

M. RHODES: C'est parfait; j'approuve moi-même cette idée.

M. SINCLAIR: Comment l'honorable député peut-il expliquer son attitude?

M. GRAHAM: Il m'a plutôt blâmé en cette occasion de ne pas poursuivre plus rapidement les travaux. Si mon honorable ami veut relire le débat qui s'est engagé alors, il trouvera que dans ma réponse, je discutais cette question en me plaçant au point de vue de l'intérêt général, tandis que le chef de la gauche, aujourd'hui le premier ministre, réclamait à cors et à cris qu'on devait commencer immédiatement cet ouvrage. Me conformant au désir général de cette Chambre, j'ai inscrit au budget les crédits nécessaires à la construction de deux divisions de ce chemin de fer afin de ne former qu'un tout de ce dernier.

M. COCHRANE: Deux divisions d'une même ligne?

M. GRAHAM: Nous les appelons deux divisions, non pas d'une même ligne, mais qui peuvent desservir un territoire commun lorsqu'elles seront terminées. Mon honorable ami (M. Rhodes) laisse entendre que je n'avais pas l'intention de commencer cet ouvrage, ce qui, je l'affirme, est entièrement erroné.

M. RHODES: Si on me le permet, je veux rappeler les faits exacts, au contraire de ce que l'honorable député a fait. Je n'ai pas dit que le Gouvernement ne commencerait pas les travaux. J'ai affirmé—et je crois que les Débats me donneront demain raison—que l'ancien gouvernement ne se proposait pas de poursuivre ces travaux avec autant de rapidité à ce temps-là.

M. GRAHAM: Les paroles de mon honorable ami m'ont porté à croire que le Gouvernement ne se proposait pas sérieusement de poursuivre ces travaux.

M. RHODES: Non, j'ai dit à ce temps-là.

M. GRAHAM: Je puis lui affirmer que nous aurions poursuivi les travaux sans interruption aucune, grâce aux crédits que cette Chambre avait votés et qu'il n'y aurait pas eu de retard dans l'adjudication de l'entreprise; de cette façon nous aurions construit ces deux lignes subsidiaires au fur et à mesure que les rapports des ingénieurs chargés de faire les levés, nous auraient permis d'exécuter ce travail. Il y avait une partie de cette ligne au sujet de laquelle nos ingénieurs ne tombaient pas d'accord. Il aurait fallu, avant tout, régler cette question. Quant à l'autre partie de cette voie qui ne donnait pas lieu à divergence d'opinion, le ministre aurait certainement permis qu'on commençât l'ouvrage; quant aux levés nous

possédions au sujet de cette ligne autant de renseignements qu'on peut en exiger dans le cas de celle qui avait été la raison du crédit porté au budget, ou à peu près—au moins quant à la partie de cette voie à laquelle je fais allusion.

La Chambre ne devrait pas discuter cette question de lignes subsidiaires en se plaçant au point de vue des partis. C'est là ce que je me suis efforcé de faire et les observations que se permettait le très honorable premier ministre d'aujourd'hui, lorsqu'il était chef de la gauche, ont tout autant de poids à mon estime qu'à celle des partisans de l'ancienne administration. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi? Ce sont là propositions d'affaires que l'on ne devrait pas traiter comme s'il s'agissait de propositions politiques.

M. RHODES: Très bien! très bien!

M. GRAHAM: Conformément au projet de résolution urgent déposé par l'honorable député dont le siège se trouve en arrière de moi et que tous les représentants des Provinces maritimes ont appuyé avec tant de vigueur, en préparant les crédits destinés aux premiers travaux de ces lignes subsidiaires, j'ai pourvu à la construction d'une de ces lignes qui traversait le comté que représentait alors le très honorable chef de la gauche, voie qui se prolongeait dans le comté de Guysborough auquel le chef de l'opposition d'alors avait tout spécialement fait allusion, prônant en même temps les avantages de ce port splendide qu'on connaît sous le nom de Country-Harbour.

M. COCHRAN: Si les levés ne différaient pas dans les deux cas, pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas construit ces deux lignes subsidiaires?

M. GRAHAM: J'ai déjà dit que les levés, quant à une partie de la ligne, étaient tout aussi complets que pouvaient l'être ceux de l'autre, mais qu'il restait une partie qui prêtait à divergence d'opinion, et que l'entreprise de cette dernière partie ne pouvait être adjugée que lorsque cette divergence d'opinion aurait été réglée.

Quant à l'autre partie, il n'y avait pas de raison qui pût nous empêcher de commencer les travaux. Quant aux lignes subsidiaires, il est bien beau, pour nous qui habitons certaines parties du Canada, de nous croiser les bras nous contentant de dire: On ne devrait construire de chemin de fer, ni de ligne subsidiaire que dans les endroits où ces entreprises rapportent des bénéfices." On peut appeler cela se placer au point de vue des affaires, mais cela n'est pas avantageux à toutes les parties du Canada. Si le gouvernement de l'Ontario des anciens jours en était arrivé à la conclusion de ne construire de voie ferrée que dans les endroits où il était certain de

M. GRAHAM.

tirer des bénéfices de l'exploitation d'une voie ferrée, jamais il n'aurait entrepris et mené à bonne fin la construction du chemin de fer du Témiscamingue au nord d'Ontario. Il était vrai, lorsqu'on a conçu l'idée de la construction d'une voie ferrée dans cette partie de l'Ontario qu'on ne trouvait dans cette dernière quelque chose qui pût laisser soupçonner les richesses qu'on y a découvertes depuis; en vérité, les amis des honorables membres de la droite ont proclamé à l'origine qu'il ne fallait pas construire cette voie ferrée. On avait en vue plutôt l'ouverture de cette "zone de glaise," ainsi que l'on qualifiait cette partie de l'Ontario, mais on ignorait les richesses illimitées que cette région renfermait et que l'on a exploitées depuis. De nouveau, je dis que si le gouvernement qui présidait alors aux destinées de l'Ontario avait attendu jusqu'à être parfaitement convaincu que ce chemin de fer acquerrait une valeur aussi immense, jamais il n'aurait exécuté cet ouvrage. Quand il s'agit du moyen de transport, soit par terre, soit par eau, on a raison d'affirmer que ces entreprises créent leur propre trafic, s'il peut en exister un dans le cas des produits naturels ou industriels, toutes choses qui finissent par acquitter, et au delà, les frais de construction et les dépenses d'exploitation.

Revenons-en aux lignes subsidiaires qu'on trouve dans les Provinces maritimes. Cette question importe grandement, certes. S'il fallait que le Gouvernement dît qu'il ne faudrait pas construire de lignes subsidiaires, ou qu'on devrait cesser l'exploitation de celles qui existent déjà, si ces ouvrages d'utilité publique ne rapportaient pas de bénéfices, on ne compterait pas beaucoup de ces lignes dans les Provinces maritimes et cela empêcherait la construction d'autres voies ferrées. Mais le Dominion du Canada n'occupe-t-il pas une position qui lui permette d'envisager l'autre aspect de ce problème et d'entretenir une autre opinion à ce propos en vue du bien général de la population? On a souvent dit et répété que l'Intercolonial ne rapportait pas de bénéfices au Trésor. Il ne s'est trouvé personne qui contredit cette assertion. Cependant, monsieur l'Orateur, l'expérience que j'ai acquise dans le cas de l'exploitation de l'Intercolonial—expérience qui s'est poursuivie durant ces dernières années—me permet de dire que le Dominion du Canada possède un actif avantageux et que l'Intercolonial nous a fourni un service qui n'est pas inférieur à celui d'aucun autre chemin de fer de notre pays, service dont notre population a bénéficié. On dit souvent que la riche province de l'Ontario a payé trop d'argent à seule fin d'assurer l'exploitation de l'Intercolonial.

J'entretiens une opinion toute autre. Représentant l'une des divisions de la province

de l'Ontario, je dis qu'au cours des années dernières, depuis la Confédération, nulle province n'a retiré plus que l'Ontario bénéfice indirect de l'exploitation de l'Intercolonial. Ce chemin de fer a servi au transport de nos marchandises de l'Est à l'Ouest et au transport des articles des Provinces maritimes à l'Ouest; nous qui habitons l'Ontario avons joui au moins de l'avantage de l'abaissement des tarifs de transport, non seulement dans le cas de l'Intercolonial, mais encore dans celui de toute autre voie ferrée, tout cela, parce que l'Intercolonial existait en qualité de chemin de fer de l'Etat. Après avoir longuement débattu avec moi-même ce sujet, j'en suis venu à la conclusion que j'énonce et que je recommande à l'étude de mon successeur pour ce qu'elle vaut.

En discutant cette question d'embranchement—c'est-à-dire pour construction, location ou achat—la première chose devrait être d'accommoder ceux qui se sont établis là où il n'y a aucun service de chemin de fer. Il y a actuellement dans les Provinces maritimes des chemins de fer qui sont à la veille de suspendre leurs opérations; d'autres, qui étaient en activité, ont cessé leurs opérations. Je considérerais comme mon devoir de m'occuper d'abord de ceux-là, avant ceux qui offrent un bon service au public.

M. COCHRANE: Pourquoi n'avez-vous pas fait cela quand vous étiez au pouvoir?

M. GRAHAM: Pourquoi nous avez-vous empêché de faire ce que nous voulions. J'essaie de discuter tout cela sans y mettre aucun esprit politique, et j'espère que mon exemple sera suivi par mon honorable ami, car il me serait facile, si je le voulais, d'y mettre un point de vue politique. Mais il s'agit ici de l'intérêt du public, et non pas celui d'un parti politique. La question soumise à la Chambre n'est pas de savoir ce qui a ou n'a pas été fait. Je parlais de ce que devrait être, selon moi, l'attitude du Gouvernement dans la discussion de cette question d'embranchements. Durant plusieurs mois, j'ai essayé d'en venir à un arrangement grâce auquel le plus grand nombre de ces lignes, ou du moins un grand nombre, auraient pu passer sous le contrôle de l'Etat et être exploitées par l'Etat. Je le dis franchement, non pas que j'aie cru que l'Etat ou l'Intercolonial, du moins pour le présent, en auraient tiré avantage. Mais, en réalité, le projet se recommande aussi par des bénéfices possibles. L'Intercolonial pourrait peut-être, pour le présent, n'en retirer aucun profit, en nous plaçant au point de vue des affaires; mais il y a l'autre point de vue à considérer, et ce serait le cas de se demander ce que perdrait l'Intercolonial en laissant d'autres lignes de chemins de fer s'emparer des ces embranchements.

En effet, tôt ou tard, ces embranchements seront absorbés par quelque chemin de fer dans les Provinces maritimes et dans Québec. Et si nous voulons que l'Intercolonial garde le trafic qu'il possède, il ne faut pas permettre aux autres chemins de fer de prendre possession des embranchements. Mais c'est là s'écarter un peu du sujet.

Ce que je veux dire, et je ne saurais trop insister là-dessus, c'est que, tout en aidant à construire des chemins de fer dans l'Ouest—et nous faisons bien, car c'est notre devoir de donner aux colons que nous attirons en ce pays tous les chemins de fer nécessaires—il ne faut pas oublier que dans l'est du Canada il y a des groupes de population qui, depuis plusieurs générations, n'ont pas eu d'autre chemin de fer que la grande ligne de l'Intercolonial. Et, à moins de permettre à d'autres chemins de fer de venir prendre possession de ces embranchements et d'en construire d'autres, c'est le devoir du Gouvernement de faire en sorte que nos populations de l'Est aient à ce sujet toute l'accommodation désirable, que le pays y trouve ou non matière à bénéfice. Je désire qu'il soit bien compris que mon opinion est que le premier devoir du Gouvernement est de donner au public les chemins de fer qu'il lui faut. S'il y a là matière à bénéfice, tant mieux pour nous; mais la considération d'un bénéfice à réaliser en construisant ou affermant ces lignes de chemins de fer ne devrait venir qu'en second lieu, et c'est surtout l'intérêt public qui devrait tout d'abord être considéré.

M. MORPHY: Mon honorable ami ne s'est pas expliqué clairement là-dessus, et j'aimerais à savoir s'il s'oppose au paiement d'une subvention de \$6,400 par mille au chemin de fer Témiscamingue au nord d'Ontario.

M. GRAHAM: Quand nous en serons à la discussion des subventions, j'aurai probablement quelques observations à présenter là-dessus, si, comme je l'espère, je suis alors en Chambre. Je n'aimerais pas m'écarter du sujet présentement en discussion plus que je ne l'ai déjà fait, ce qui, je l'avoue, m'a déjà mené assez loin. Mais du moins, j'ai pris soin de ne pas aborder la discussion des subventions, car c'est là un sujet auquel nous ne sommes pas encore arrivés.

M. McCURDY: L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) a exprimé la surprise qu'il éprouvait de voir le membre de cette Chambre siégeant directement en arrière du ministre des Chemins de fer appuyer le Gouvernement dans sa politique en matière de construction de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. En réponse à cette observation je dirai que j'ai confiance en ce que se propose de faire le Gouvernement Borden pour le développement des chemins de fer. Le point de vue politique

auquel ont cru devoir se placer certains membres de cette Chambre de l'autre côté, en discutant cette question, ne m'intéresse pas particulièrement, mais je suis très intéressé dans le développement de la province de la Nouvelle-Ecosse, parce que je crois que cette province vaut la peine d'être développée. Je suis absolument en faveur des avis exprimés par quelques-uns de ceux qui m'ont précédé, et dont je me suis fait moi-même l'écho, tendant à exposer que l'Intercolonial, étant la seule grande ligne fonctionnant dans la Nouvelle-Ecosse, doit nécessairement pourvoir aux besoins des districts avoisinants dans cette province, car autrement ces districts n'auraient aucun service de chemins de fer. Les lignes courtes et les petites compagnies ne peuvent pas fonctionner avec avantage. Si les électeurs de la Nouvelle-Ecosse ont élu, en 1904, une phalange compacte de 18 libéraux pour appuyer la politique du Grand-Tronc-Pacifique, ce fut, je crois, parce qu'ils étaient séduits par l'espoir qu'on ne dirait plus de la Nouvelle-Ecosse qu'elle était la seule province continentale qui ne serait pas servie par le chemin de fer Transcontinental. La province voulait à tout prix ce raccordement transcontinental. Ces 18 libéraux siégèrent durant tout leur terme d'office, et cependant rien ne fut fait. En ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, pour donner satisfaction à cette province.

M. McKENZIE: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. McCURDY: Dans un instant, oui. L'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) a pressé le Gouvernement d'acquiescer ces embranchements. Personne n'ignore que durant le terme d'office de l'administration précédente, cette administration nous a laissé glisser entre les mains et a permis que fût englobé par une compagnie privée l'embranchement qui avait le plus de valeur dans la Nouvelle-Ecosse et peut-être aussi le seul qui était exploité avec profit.

J'ai dit que le défunt gouvernement n'avait pas construit de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Certains contrats furent signés en 1911, mais aucun chemin de fer ne fut construit par l'ex-gouvernement fédéral. Ces messieurs ont occupé le pouvoir durant quinze ans, et je suis surpris que quelques membres de ce parti maintenant en cette Chambre, sont prêts à déclarer que ce n'est que par coïncidence que, dans les deux ou trois mois qui ont précédé le trépas du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse, l'annonce a été faite que le gouvernement fédéral allait enfin agir comme il aurait dû faire bien des années auparavant, c'est-à-dire commencer à

M. McCURDY.

construire des embranchements dans la Nouvelle-Ecosse.

J'ai la plus entière confiance dans le programme de l'administration actuelle. Nous ne voulons pas trop nous hâter—il est quelquefois bon de se hâter lentement. On nous a exposé dernièrement certains développements et certains faits qui nous font hésiter à nous jeter dans de grandes dépenses en matière de construction de chemins de fer sans avoir au préalable fait faire tous les levés topographiques nécessaires et avoir dressé les états estimatifs voulus. La sagesse s'acquiert surtout par expérience et il me semble que nous avons payé assez cher l'expérience que nous avons acquise pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Nous ferons bien de nous en souvenir, et de ne pas trop nous hâter pour le développement futur de nos chemins de fer. C'est ce qui me paraît être le cas, à propos de ce dont se plaint l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair)—les renseignements ne sont pas suffisants, les plans ne sont pas complets, et il serait sage de ne pas nous lancer dans de grandes dépenses avant de voir où tout cela va nous mener.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) a semblé indiquer qu'il y avait eu trop d'études topographiques sur l'embranchement pénétrant dans le comté de Guysborough.

Eh bien, sa proposition me semble être qu'il faut aller de l'avant et de faire dresser d'autres plans. C'est le seul remède qu'il nous donne. Il a dit que depuis vingt ans ce chemin de fer projeté a été utilisé pour amorcer les électeurs, et que des études topographiques ont été faites de temps à autre, et par conséquent, comme nous sommes maintenant au pouvoir, nous allons continuer ces levés topographiques, bien que le Gouvernement soit en possession d'un tracé pour lequel on demande de dépenser la somme considérable de \$85,000. Je désire faire remarquer de nouveau à l'honorable représentant de Cumberland que ce tracé est terminé, je veux dire celui allant de Sunnybrae et descendant la rivière de l'Est jusqu'à St. Mary's et Guysborough, et à partir des Cross Roads de Country Harbour jusqu'aux eaux profondes de Country Harbour. Je suppose que le Gouvernement a déjà un tracé complet de toute la ligne. On a prétendu qu'une ligne plus courte pourrait être construite sur une courte distance le long de la rivière West, et les ingénieurs avaient commencé ce tracé et auraient pu terminer en peu de temps si on leur avait permis de continuer. Mon honorable ami de Queens-Shelburne a dit que les renseignements n'étaient pas suffisants. J'aimerais à lui demander si le Gouvernement est mieux renseigné au sujet de l'embranchement allant à Musquodoboit. Je

suppose que les renseignements sont les mêmes en un cas comme dans l'autre. Ils ne peuvent avoir plus de renseignements pour un chemin que pour un autre en ce qui concerne le trafic, les affaires et les frais de construction. Ils ont sur ces deux lignes tous les renseignements qu'ils peuvent désirer; par conséquent, il ne saurait y avoir aucune excuse de la sorte. En outre le Gouvernement ne s'est pas montré aussi prudent que mon honorable ami semble croire. Il y a quelques semaines, le premier ministre, lors d'une élection locale dans l'île du Prince-Edouard, n'a pas attendu d'être en possession de renseignements mais annonça que le Gouvernement allait construire un bateau-passeur aménagé pour recevoir des wagons de chemin de fer. Je crois pouvoir affirmer que le ministre ne peut rien nous dire et ne peut pas nous donner le moindre renseignement au sujet du coût de ce bateau-passeur et du coût de l'élargissement des voies. Mais cela ne l'a pas empêché d'envoyer une dépêche au parti conservateur dans l'île du Prince-Edouard.

M. COCHRANE: Je n'ai envoyé aucune dépêche.

M. SINCLAIR: Le premier ministre a envoyé cette dépêche. Si mon honorable ami lui-même éprouve plus de contentement à apprendre que c'est le premier ministre qui a envoyé cette dépêche et non pas le ministre des Chemins de fer, il est libre de tirer de tout cela toute la satisfaction qu'il voudra. Quand donc on voulait en faire accroire aux gens de l'île du Prince-Edouard et leur offrir un cadeau pour les décider à voter pour le parti conservateur...

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. SINCLAIR: Leur offrir dans tous les cas un encouragement.

M. RHODES: Je prends la parole sur une question de règlement. L'honorable député dit que le premier ministre a voulu leurrer la population de l'île du Prince-Edouard. Cette remarque n'est pas parlementaire et l'honorable député devrait la retirer.

M. SINCLAIR: Je me suis repris et j'ai employé l'expression "induire en erreur". Mais il semble—mon honorable ami ne le niera pas—que cette dépêche a été envoyée pour venir en aide au parti conservateur dans la province de l'île du Prince-Edouard. Et elle a été envoyée sans qu'on eût le moindre renseignement, sans qu'on connût le coût, et même sans qu'on sût si la construction de ces bacs transbordeurs était possible. Maintenant, mon honorable ami tient son sérieux et nous déclare qu'après tous ces arpentages au sujet du chemin de fer de Guysborough, toutes ces recherches, il ne serait pas sage de la part du Gouvernement de pousser l'entreprise, à moins qu'il n'ait de plus amples renseignements.

Je dois dire que je regrette l'attitude que le représentant de Cumberland a prise. Il a généralement bon caractère et je dois avouer que je l'ai toujours cru attaché à la Nouvelle-Ecosse. J'espère que je pourrai encore le croire. Je regrette que ses antipathies politiques l'aient entraîné si loin qu'il n'a même pas dit un bon mot en faveur de l'extension du réseau des voies ferrées de la Nouvelle-Ecosse.

M. RHODES: Mais, oui.

M. SINCLAIR: En tous cas, j'attendais plus de lui. Je supposais qu'il appuierait ce projet de toute son influence, et il en a beaucoup auprès du Gouvernement actuel. Je soutiens qu'il n'est guère raisonnable d'accuser le parti auquel j'appartiens dans la Nouvelle-Ecosse d'avoir approuvé il y a quelques années le projet du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il ne se rend pas jusque dans la Nouvelle-Ecosse, parce que le projet ne comportait pas que le Grand-Tronc-Pacifique, entre Moncton et Halifax, côtoierait l'Intercolonial. Est-ce là le reproche?

M. McCURDY: Non. J'ai dit que, pendant quinze ans, l'ancien gouvernement n'a pas construit de voie ferrée dans la Nouvelle-Ecosse. La nouvelle administration ne peut faire moins, et je serais très désappointé si elle ne fait pas beaucoup mieux à ce sujet que celle qui l'a précédée, et si elle ne comprend pas plus vite le changement des conditions.

M. SINCLAIR: Je relevais un propos du représentant de Cumberland.

M. RHODES: Je répondrai à l'honorable député. Le projet du premier ministre, lorsqu'il était dans l'opposition, était de doubler la voie de l'Intercolonial et de faire de ce chemin de fer le tronçon de l'est du Transcontinental. Cela étant, toute la marchandise qu'on espérait recevoir dans l'Ouest se fût déversée dans la Nouvelle-Ecosse ce qui aurait valu des millions à l'Intercolonial. Mon honorable ami s'est opposé à ce projet.

M. SINCLAIR: Je n'ai jamais voté contre une double voie de l'Intercolonial. Le Transcontinental n'existait pas alors.

M. RHODES: Il était question de l'établir.

M. SINCLAIR: Il était inutile de doubler la voie de l'Intercolonial tant que ce chemin de fer n'avait pas de trafic. Après la construction du Transcontinental, il eût été temps de doubler la voie de l'Intercolonial. Mais mon honorable ami a laissé entendre que je n'aurais pas dû voter pour le Transcontinental lorsque je l'ai fait, parce qu'il ne se rendait pas jusqu'à la Nouvelle-Ecosse.

Je dois dire que le parti que mon honorable ami appuie a amèrement reproché à

l'ancien gouvernement d'avoir construit un chemin de fer de Québec à Moncton. Il disait que ce projet était inutile parce qu'il y avait déjà un chemin de fer intercolonial, et ce soir l'honorable député me reproche de ne m'être pas abstenu de voter pour le Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il ne se rendait pas jusque dans la Nouvelle-Ecosse — c'est ainsi que j'interprète ses paroles.

Quant à l'établissement de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse, sous le régime libéral, je m'inscris en faux contre les assertions de l'honorable député. Tous savent que jusqu'à il y a un an ou deux les deux partis étaient d'avis de favoriser la construction des voies ferrées au moyen de subventions. Ils croyaient qu'il ne serait pas sage d'entreprendre de construire des lignes subsidiaires de l'Intercolonial. L'ancien gouvernement conservateur ne l'a pas fait; l'ancien gouvernement libéral ne l'a pas fait du tout. Les deux partis jugeaient que ce projet était peu sage jusqu'à ce qu'il fût instamment recommandé il y a deux ans à l'ancien ministre qui, après certaines explications des représentants des provinces maritimes, se rallia à l'idée qu'il était de bonne politique de construire ces embranchements. Les idées doivent évoluer et l'ancien gouvernement accepta l'idée.

Dès qu'elle fût acceptée, les choses marchèrent rondement. Cependant, jusqu'à ce moment-là les deux partis étaient d'avis de subventionner les chemins de fer et de ne pas construire d'embranchements de l'Intercolonial.

L'ancien gouvernement a généreusement subventionné les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse; il en a subventionné plusieurs qu'on n'a pas construits. Ceux dont nous avons parlé ce soir, l'embranchement de la vallée de la Musquodoboit, l'embranchement du comté de Guysborough, ont tous deux reçu des subventions de l'ancien gouvernement, mais ces subventions n'ont pas assuré la construction de ces voies ferrées.

Chaque fois qu'on a pu trouver une compagnie pour établir un chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse pendant les 15 années du régime libéral, de généreuses subventions ont été accordées et il s'est construit un grand nombre de milles de voie ferrée sous ce régime-là.

Je pourrais mentionner le chemin de fer d'Inverness, le chemin de fer du comté de Richmond, de Point-Tupper à Saint-Pierre, le chemin de fer du Sud-Ouest, qui longe toute la côte sud, le chemin de fer Midland, en tout de 500 à 600 milles de voies ferrées construites dans la Nouvelle-Ecosse et subventionnées par l'ancien gouvernement.

A entendre le discours de l'honorable député, on croirait que l'ancien gouvernement n'a rien fait pour développer la Nou-

M. SINCLAIR.

velle-Ecosse sous le rapport de la construction de chemins de fer. Je crains que les tendances politiques de mon honorable ami ne l'aient induit en erreur dans cette affaire. L'ancien gouvernement a beaucoup fait sous ce rapport et il a adopté un projet de construction d'embranchements qui fera plus de bien à la Nouvelle-Ecosse et aux autres Provinces maritimes que tous les événements du dernier quart de siècle, si le ministère actuel remplit son programme.

M. RHODES: Connaissant l'habileté ou plutôt le mauvais penchant dont sont doués quelques journaux des Provinces maritimes lorsqu'il s'agit de dénaturer le sens des paroles des membres de la Chambre quand elles sont reproduites par écrits et répandues d'un bout à l'autre des comtés, je ne puis courir le risque de laisser interpréter faussement les propos que je tenais tantôt, vu surtout que le représentant de Guysborough n'a pas saisi le sens d'un langage que je croyais clair.

D'abord, je ne lui ai pas reproché d'avoir voté pour le projet du Transcontinental. J'approuvais la construction de ce chemin de fer. Je ne m'attendais pas non plus qu'il voterait contre ce projet parce que la Nouvelle-Ecosse n'a pas obtenu une tranche de ce gâteau. Telle n'était pas la question. J'ai dit que le projet du chef de l'opposition, le premier ministre actuel, était de relier l'Intercolonial au chemin de fer projeté; en ce faisant, on aurait doublé la voie et on l'aurait mise en meilleur état, ce qui aurait permis aux habitants de la Nouvelle-Ecosse de s'unir au reste du pays, grâce à un chemin de fer transcontinental national.

M. PUGSLEY: Est-ce que, dans l'intention de l'ancien chef de l'opposition (M. Borden), le Transcontinental, du côté de l'est, ne devait pas s'arrêter à North-Bay?

M. RHODES: Pas du tout, si je comprends bien. L'idée était de le prolonger jusqu'à Montréal où il se serait raccordé à l'Intercolonial.

M. PUGSLEY: Il devait se raccorder au Grand-Tronc à North-Bay.

M. RHODES: Il devait se rendre jusqu'à Montréal. Mais il est inutile de discuter ce point qu'on peut aisément trancher en examinant les archives. En tout cas, le premier ministre actuel proposait de doubler la voie de l'Intercolonial et d'en faire un tronçon du Transcontinental. La Nouvelle-Ecosse aurait eu la chance d'obtenir une partie du trafic du Transcontinental, mais ce projet a été repoussé par les représentants de Guysborough et de Pictou qui se sont lamentés ce soir même parce que la Nouvelle-Ecosse est la seule

province du Canada qui ne soit pas reliée au reste du pays par un chemin de fer national transcontinental.

J'affirme autre chose. J'ai dit que l'ancien gouvernement, qu'appuyaient si bien les députés de Guysborough et de Pictou et les autres représentants libéraux de la Nouvelle-Ecosse ne nous a pas donné un seul mille de voie ferrée transcontinentale. Il est vrai que des chemins de fer ont été construits dans la Nouvelle-Ecosse sous le régime libéral, mais celui-ci n'a fait à cet égard que l'appoint des dépenses de compagnies particulières en accordant des subventions, ce que le Gouvernement actuel consent à faire, ce que l'ancien gouvernement a bien voulu faire, ainsi que tous ses prédécesseurs. C'est une ligne de conduite arrêtée et on n'entendra jamais dire que le Gouvernement actuel, ou l'ancien gouvernement, a refusé une subvention à un chemin de fer, ce qui signifie simplement faire l'appoint des dépenses des compagnies particulières.

Je ne veux pas que le représentant de Guysborough me fasse dire qu'aucun chemin de fer ne s'est construit dans la Nouvelle-Ecosse depuis quinze ans. L'honorable député a dit aussi que j'ai déclaré qu'il y avait eu des études préliminaires et que j'en demandais d'autres. Je ne critique pas les études qui ont eu lieu, mais leur nombre et leur nature. Ces études ont presque toujours eu lieu à la veille d'une élection, à la hâte et il est notoire qu'elles ont servi de tremplin politique dans la Nouvelle-Ecosse. Tout le monde sait qu'à Dartmouth, M. Murray, premier ministre de la province, a promis que le chemin de fer de Guysborough à Halifax serait construit. Il est bien connu dans la Nouvelle-Ecosse que cette promesse du premier ministre l'ennuyait beaucoup et qu'il s'est trouvé dans un grand embarras pendant l'avant-dernière lutte électorale parce qu'il n'avait pas tenu cet engagement.

Ayant fait cette promesse, on entama des négociations avec certains capitalistes anglais, on allia au chemin de fer proposé une vente de terres, et on alla jusqu'à signer les contrats préparés pour la construction du chemin de fer de l'Est sur les terres en question. Le "Chronicle" d'Halifax, l'organe du parti libéral, annonça en gros caractères que le contrat pour la construction du chemin de fer de l'Est était signé. C'est un fait connu de tous, et il est facile d'en avoir la preuve par le journal même; et toute la Presse libérale de la Nouvelle-Ecosse répandit la nouvelle que le chemin de fer de l'Est allait être enfin construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Qu'est-il arrivé? Bien que la construction eut été annoncée et que la saison fut favorable pour la commencer on ne fit rien, et le cabinet Murray dont le terme d'office était presque achevé fut obligé de faire ses élections sans

qu'il y eût aucune perspective d'un commencement de construction du chemin de fer. C'est à cette époque que les représentants du gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, qui était alors en communauté de sentiments avec le Gouvernement libéral d'Ottawa, vinrent en toute hâte à la capitale consulter l'ancien Gouvernement. J'ai vu des représentants du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse dans les corridors de la Chambre, avoir la figure bien longue pendant plusieurs jours, jusqu'à ce qu'enfin le Gouvernement fédéral consentit à libérer le gouvernement provincial de l'obligation de demander des soumissions.

M. McKENZIE: L'honorable député voudra-t-il nous dire quels étaient les représentants de la Nouvelle-Ecosse dont il parle. J'étais membre de cette Chambre à cette époque et j'aimerais à être renseigné à ce sujet?

M. RHODES: Ces représentants n'ont pas dû consulter l'honorable député de Cap-Breton-nord et Victoria aussi souvent qu'ils ont consulté les membres du cabinet; je ne veux pas en disant cela manquer de respect envers l'honorable député; mais le Parlement fut saisi d'un projet de construction de ces chemins de fer comme embranchements de l'Intercolonial, à cause des difficultés que rencontrait le gouvernement Murray dans la Nouvelle-Ecosse. Je crois que ce fait est établi.

M. McKENZIE: Je veux dire de plus à mon honorable ami que ces représentants adont il parle faisaient tout en leur possible pour laisser ces travaux à la compagnie et d'empêcher le Gouvernement de les entreprendre. Tel était le but de leur mission ici.

M. RHODES: Admettons pour un instant que l'honorable député (M. McKenzie) dise vrai; il ne niera pas que le gouvernement Murray a publié dans tous les journaux libéraux de la Nouvelle-Ecosse qu'il avait signé les contrats pour la construction de ces chemins de fer par le gouvernement même de la Nouvelle-Ecosse.

M. McKENZIE: Je ne le nie pas; il y a déjà deux ou trois ans de cela.

M. RHODES: C'est vrai, mais le gouvernement Murray a pris bien du temps à admettre, bien qu'il eût annoncé que le contrat était signé, que le chemin de fer ne serait pas construit, et il eut à faire face au peuple dans une élection générale. Lorsque j'ai été interrompu, je me préparais à dire que je doutais de la sincérité de l'ancien Gouvernement libéral lorsqu'il demandait, à la veille d'une élection, des soumissions pour la construction de ces chemins de fer comme embranchements de l'Intercolonial.

En faisant cette assertion je ne veux pas accuser l'ancien Gouvernement d'avoir

voulu sciemment tromper les électeurs de la Nouvelle-Ecosse; loin de moi cette pensée mais j'avais en vue le fait que M. Murray avait déclaré positivement aux électeurs que le contrat pour la construction de ce chemin de fer était signé, et conséquemment, le simple fait que l'ancien Gouvernement demandait des soumissions n'était pas d'après moi une garantie que la construction de ce chemin de fer serait commencée.

Plus d'une fois déjà j'ai dit ce que je pensais de ces embranchements de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Lorsque le bill fut déposé dans cette Chambre par l'ancien Gouvernement je déclarai que je favorisais de tout cœur le projet. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qui a une expérience considérable dans les questions des chemins de fer nous faire une homélie sur l'importance d'acquérir les embranchements. Tout cela est très beau. J'admets avec lui qu'il n'est pas nécessaire qu'un embranchement ait un trafic rémunérateur pour qu'on l'acquière, et il est arrivé très souvent qu'un embranchement de chemin de fer qui ne donnait pas de profits, lorsqu'il était exploité à part en donnait lorsqu'on le raccordait avec une ligne-mère dont il devenait tributaire. Je crois donc qu'il est de sage politique pour le chemin de fer intercolonial d'acquérir plusieurs embranchements dans la Nouvelle-Ecosse. En un mot, je crois qu'il est du devoir de l'Intercolonial, s'il veut rendre de bons services au pays, d'acquérir des embranchements quand il sera possible, et aussi d'en construire. Mais je veux répéter à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) ce que j'ai dit il y a une demi-heure environ, savoir que j'approuvais la politique du ministre des chemins de fer actuel comme étant dans l'intérêt du comté même que l'honorable député représente. Vaut bien mieux prendre encore une année ou peut-être deux, à chercher quelle est la meilleure manière de construire cet embranchement afin d'obtenir un meilleur tracé et des rampes moins fortes, que de nous hâter, et de nous apercevoir, quand il sera terminé, que nous avons choisi une mauvaise route.

M. SINCLAIR: Cela nous mènerait bien près d'une élection, et alors la théorie de mon honorable ami tomberait à l'eau.

M. RHODES: Pas nécessairement.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami ne veut pas que l'on construise de chemin de fer à la veille d'une élection.

M. RHODES: La question des élections paraît hanter l'esprit des honorables amis de la gauche, et je comprends parfaitement la chose, car, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, c'est un fait connu que dans

M. RHODES.

le comté de Guysborough le parti libéral a pendant vingt-cinq ans fait ses élections avec ce projet de chemin de fer, et si le parti conservateur voulait aujourd'hui suivre les traces du parti libéral en cette question, mon honorable ami ne devra pas nous en vouloir de faire une élection avec ce chemin de fer.

M. SINCLAIR: Le chef de mon honorable ami a fait les dernières élections avec ce chemin de fer.

M. RHODES: Je ne vois pas comment l'honorable député (M. Sinclair) puisse établir un parallèle entre l'établissement d'un service de bateaux-passeurs de convois de chemin de fer et la construction d'un embranchement de chemin de fer. Il est possible que le gouvernement actuel ne connaissait pas combien coûterait un service de bateaux-passeurs entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et je crois que l'on doit plutôt le féliciter de sa détermination de remplir dans une grande mesure, quelqu'en puisse être le prix, une promesse qui a été faite à l'île du Prince-Edouard à l'époque de la Confédération. On aura alors la preuve que le gouvernement actuel veut remplir ses promesses, et avant longtemps on verra des bateaux-passeurs transporter des convois de chemin de fer entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. SINCLAIR: Je ne suis pas du tout opposé à ce projet.

M. RHODES: Le chemin de fer existe déjà sur la terre ferme et sur l'île, et il n'y avait pas à faire des études de terrains sur l'eau. Dans toutes les parties du monde on voit ces services de bateaux-passeurs, et c'est une chose comparativement facile que d'en établir un à l'île du Prince-Edouard. Il n'y a qu'à construire le bateau et les quais de chaque côté. A mon avis on ne peut pas comparer le fait de demander des soumissions pour la construction d'un embranchement de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse avec l'établissement d'un service de bateaux-passeurs. L'heure commence à être avancée et nous n'avons pas fait grand travail. J'ai dit ce que je voulais dire et je ne retarderai pas plus longtemps les travaux du comité.

M. PUGSLEY: Je désire demander au ministre des Chemins de fer si je l'ai bien compris, et s'il a bien réellement dit que tout gouvernement provincial qui aurait construit un embranchement de chemin de fer dans le passé sans avoir obtenu du Gouvernement fédéral une subvention pour ce chemin mériterait de recevoir une subvention en vertu du même principe qui sert de base au versement de ces \$6,400 par mille au Gouvernement d'Ontario.

M. COCHRANE: J'ai dit que si un gouvernement provincial voulait construire un

chemin pour développer les ressources de la province je serais disposé à demander qu'on lui accorde une subvention.

M. PUGSLEY: J'ai mal compris l'honorable ministre alors. La présente subvention est accordée au gouvernement d'Ontario pour un chemin de fer qui a été construit il y a huit ou dix ans. Ce chemin de fer a été construit sans aucune promesse de subvention. Il a été construit entièrement par le gouvernement d'Ontario qui savait très bien qu'il n'aurait pas de subvention du gouvernement fédéral.

M. COCHRANE: Il en a demandé une mais elle lui a été refusée.

M. PUGSLEY: Je comprends cela. Dans ma propre province un chemin de fer a été construit presque entièrement par le gouvernement provincial sans que le gouvernement fédéral lui accordât un seul dollar de subvention. Ce chemin est d'une grande utilité pour le public, et je demanderai au ministre des Chemins de fer, avant qu'il demande cette subvention pour la province d'Ontario de considérer s'il doit tout donner à une province et rien à l'autre ou s'il ne doit pas traiter les deux également. Au Nouveau-Brunswick nous avons été obligés de donner 1,600,000 acres de terre publique afin d'assurer la construction d'un chemin de fer depuis un endroit en face de la ville de Fredericton jusqu'à celle d'Edmundston. Ce chemin a été construit sans que le gouvernement fédéral donnât un seul sou de subvention. Je crois que mon honorable ami, lorsque cette question viendra en discussion, devra mettre les deux chemins de fer sur le même pied. La province d'Ontario a construit son chemin sans aucune promesse d'aide, et ce chemin est exploité avec succès et profit car il traverse un pays contenant des richesses minérales presque fabuleuses.

La province du Nouveau-Brunswick a donné 1,600,000 acres de terre publique pour assurer la construction de son chemin. Si la province d'Ontario mérite cette subvention que lui accorde mon honorable ami, la province du Nouveau-Brunswick mérite autant et devrait être traitée de la même manière, et j'espère que mon honorable ami étudiera sérieusement la question.

M. DAVIDSON: Quelle est la désignation du chemin de fer?

M. PUGSLEY: On le nomme le chemin de fer du Nouveau-Brunswick; il relie Gibson vis-à-vis de Fredericton, à la ville de Grand-Falls, et son parcours est de 160 milles.

M. COCHRANE: Est-il la propriété de l'Etat?

M. PUGSLEY: Non, il a été construit au moyen de cette subvention en terres, et sans un dollar d'aide du Gouvernement fédéral. Je ne vois pas en quoi diffèrent les deux cas.

M. McKENZIE: Je me suis abstenu de dire grand'chose au sujet de ces embranchements, bien que je m'y intéresse autant qu'aucun autre député de la Nouvelle-Ecosse. J'ai prêté l'oreille à l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) et à l'honorable député de Queen-Shelburne (M. McCurdy) lesquels combattent vivement ce qu'ils se figurent être les vues du présent ministre des Chemins de fer, bien qu'ils se soient bien donné garde de dire à la Chambre en quoi consiste ces vues. Je dirai à ces deux honorables députés qui se portent à la rescousse du ministre, quelles sont les vues de celui-ci, et quel est son programme, et je leur demanderai si, oui ou non, ce programme se recommande à leurs commettants. Voici quel est le programme du ministre des Chemins de fer, autant qu'il est possible de s'en rendre compte:

Bien que ces honorables députés de la gauche aient cité un grand nombre de chiffres, il ne se trouve pas dans le département que j'administre de statistiques qui nous justifient d'entreprendre pour le moment la construction de cette voie ferrée. Je crois qu'avant d'engager le pays dans une entreprise de cette nature, nous devrions être à même de donner au peuple quelque bonne raison en sa faveur, et nous devrions voir à ce que les contribuables du Canada réalisent un juste bénéfice sur le placement ainsi fait, ou du moins assez pour solder l'intérêt sur le capital.

En autant qu'il est possible de dire que le ministre a formulé un programme qu'il puisse avec amour désigner comme le sien, voici à quoi il se ramène: le présent ministère n'engagera pas de fonds dans l'établissement de chemins de fer à moins d'être assuré d'avance que le placement sera rémunérateur. L'honorable député de Queen-Shelburne sait que, si le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, qui a été un leader tellement habile pour le gouvernement de sa province depuis quinze ou seize ans, avait pris cette attitude lorsque le chemin de fer d'Halifax et du sud-ouest fut construit, chemin de fer qui a coûté à la Nouvelle-Ecosse quelque \$13,000 par mille et au gouvernement canadien \$6,000 ou \$7,000 par mille, la construction de cette voie ferrée n'aurait jamais été entreprise, et les habitants de cette région prospère de la Nouvelle-Ecosse seraient aujourd'hui sans communications par chemin de fer. A la lumière de ce que ces honorables députés connaissent des faits que je viens de signaler, je leur demanderai si, après mûre réflexion, ils se précipiteraient à la rescousse du ministre des Chemins de fer lors-

qu'il propose une ligne de conduite qui signifie en somme que les embranchements dans la province de la Nouvelle-Ecosse ne seront pas construits.

L'honorable ministre prend une attitude assez singulière à l'égard du chemin de fer qu'il va construire. Il n'a aucune preuve, du moins de la bouche de représentants en cette Chambre, que l'embranchement reliant Alberta à Baddeck, ou que l'embranchement de Sunnybrae à Guysborough ne puisse être exploité profitablement. Ni l'honorable député de Guysborough ni moi-même nous ne l'avons reconnu. L'honorable ministre refuse, pour le présent du moins, de construire l'embranchement dans le comté de Victoria que j'ai l'honneur de représenter, et l'embranchement reliant Sunnybrae à Guysborough et Country-Harbour. Mais il va construire le chemin de fer reliant Dartmouth à Dean-Settlement. Le crédit pour cette fin figure dans les estimations budgétaires, et j'en conclus qu'il va le construire. Or, je vais signaler à l'honorable ministre le seul témoignage que nous ayons quant aux perspectives d'exploitation profitable de ce chemin une fois construit; et ce témoignage nous la tenons de la bouche du très honorable premier ministre lui-même, qui représente le comté que va desservir ce chemin de fer. Dans un discours du premier ministre, alors leader de l'opposition, prononcé le 12 décembre 1910, de son siège à la Chambre, je relève ceci :

Comme on a parlé de certains autres comtés de la Nouvelle-Ecosse, je serais bien aise de dire quelques mots de celui que j'ai l'honneur de représenter. Avant la construction du chemin d'Halifax et du Sud-Ouest, le comté d'Halifax, dont la longueur est de 140 milles du côté de la mer et dont la largeur varie entre 25 et 50 milles, ne possédait qu'un tronçon d'une trentaine de milles. Jusqu'à une distance de 30 milles à l'est d'Halifax, dans les limites du comté, et de 100 milles, c'est-à-dire jusqu'aux limites du comté de Guysborough, il n'y a pas la moindre voie ferrée. Une partie de cette région se compose de champs superbes où les gens sont obligés, pour transporter leurs produits au chemin de fer, de franchir jusqu'à 25 et 40 milles. Il y a là abondance de bois, de substances minérales, de richesses naturelles; et bien que, ainsi que disait mon honorable collègue d'Halifax (M. Crosby), l'exploitation d'un chemin de fer allant d'Halifax à Guysborough puisse ne pas être rémunératrice dès le début, elle ne saurait manquer de le devenir au bout d'un petit nombre d'années.

L'honorable ministre n'a par devers lui aucun tel aveu en ce qui regarde d'autres embranchements. Je lui demanderai sur quoi il se fonde pour donner suite à sa promesse de construire ce chemin, dont l'exploitation, de l'aveu même du premier ministre, ne soldera pas l'intérêt sur les frais de construction; et comment concilie-t-il cette décision qu'il a prise avec le

M. McKENZIE.

principe qu'il a préconisé dans son discours en cette Chambre il y a quelques semaines, lorsqu'il a affirmé qu'il ne pouvait engager de fonds à moins d'avoir l'assurance de retirer l'intérêt sur son placement? La seule raison qu'en pourront donner les honorables députés qui se sont précipités au se cours du ministre ce soir, c'est les exigences de la politique.

Je fais observer au ministre des Chemins de fer que nous discutons cette question très sérieusement il y a un peu plus d'un an quand je me trouvai côte à côte avec le premier ministre actuel. Je préconisais l'établissement de chemins de fer dans les comtés de la Nouvelle-Ecosse qui en étaient privés et j'y mettais la vigueur et la conviction dont j'étais capable, je faisais valoir le peu d'influence dont je disposais auprès du premier ministre d'alors et du ministre des Chemins de fer, le premier ministre actuel alors leader de l'opposition me réprimenda dans cette circonstance, me reprocha de n'être pas sincère, d'être de complot avec le ministre des Chemins de fer. Cela est consigné dans le compte rendu.

M. BORDEN: Je ne pensais pas être allé aussi loin.

M. McKENZIE: Le très honorable premier ministre déclara que je me complaisais à parler pour le plaisir de parler. Je lui répondis que j'étais parfaitement sincère, et alors il reprit: "Si vous êtes sincère, si c'est bien là votre pensée, je me range à votre avis". Or, un peu plus tard, grâce à l'influence dont je pouvais disposer, je vis à ce que son chemin de fer fût inscrit dans les estimations qui furent soumises à la Chambre. Son chemin de fer, celui du député de Guysborough et le mien furent tous compris dans le même projet, dans le même cahier d'estimations, et ils devaient tous être construits. Mais hélas, notre rêve s'évanouit. Le très honorable premier ministre fut porté au pouvoir. Et comment traite-t-il ses champions de la veille? Il est tout puissant aujourd'hui, il peut dire au ministre des Chemins de fer: "Va", et celui-ci lui obéira. Il peut dire à tous ceux qui l'entourent: "Votez telle somme", et ils la voteront. Mais il perd la mémoire comme celui dont parle l'histoire qui avait laissé son compagnon languir dans la prison. Il oublie ses amis. Il supprime Guysborough, il supprime Victoria, et comme la bonne femme que le sort avait favorisée, il s'écrie: "Jamais plus je n'emprunterai, ni ne prêterai. J'ai mon chemin de fer, et vous autres, allez vous promener". Je dis, monsieur l'Orateur, que nous, dans la Nouvelle-Ecosse nous nous serions attendus à un meilleur traitement de la part du premier ministre. Précédemment, lorsqu'il a été question du chemin de fer dans ma propre partie du comté, il m'a demandé quelle était la longueur du parcours d'Alba à Bad-

deck. La ligne a à peu près 22 ou 25 milles de longueur et il est encore temps pour mon très honorable ami le premier ministre de songer à ses parents pauvres, à ses pauvres compagnons d'armes des anciens jours disparus, et au moment où il pourvoit à la construction de son propre chemin de fer, qu'il fasse quelque chose pour ses amis qui se sont montrés disposés à lui venir en aide alors qu'il n'était pas l'homme puissant qu'il est au Canada maintenant. Le ministre des Chemins de fer m'a grandement découragé il y a quelques jours en me déclarant que cette voie ferrée de Baddeck à Alba coûterait à peu près \$67,000 par mille. Je ne comprends pas très bien où l'honorable ministre s'est procuré ce renseignement. La soumission la moins élevée qu'il ait reçue formait une somme de \$982,011. Je ne suis pas très sûr de la longueur du parcours, mais s'il est de 25 milles, comme je le pense, cela ferait seulement \$39,290 par mille.

M. COCHRANE: L'honorable député omet un certain nombre d'item. Son estimation ne comprend pas le prix des rails, traverses, expropriations, non plus que les frais de construction du pont.

M. McKENZIE: C'est la seule estimation que nous ayons devant nous. La seule estimation que nous ayons correspond aux item compris dans la soumission, et dès lors, nous ne saurions avoir de chiffres très précis à l'égard des autres détails.

Si le parcours de cette voie ferrée est de 25 milles de longueur, la dépense serait de \$44,646. Etant donnés les résultats obtenus précédemment, il n'y a rien là qui soit de nature à effrayer. Prenez l'embranchement de Dartmouth; sa longueur est de 12.38 milles et la dépense a été de \$41,883 par mille; l'embranchement d'Oxford à New-Glasgow, parcours de 69.10 milles, la dépense n'a été que de \$28,336. D'autres chemins ont coûté beaucoup plus que ne pourra coûter celui dont je demande l'établissement. L'embranchement de Saint-Charles dont la longueur est de 17.57 milles a coûté \$106,157.77 par mille.

M. EMMERSON: En tout à peu près \$131,000.

M. McKENZIE: Ce chemin a été construit par un gouvernement conservateur, qui n'a pas paru s'alarmer de cette dépense. Mais le ministre des Chemins de fer s'éloigne avec terreur de mon comté dès qu'il a pu établir par le calcul que la dépense s'élèvera à ce chiffre. L'embranchement de la Rivière-du-Loup a été construit à peu de frais, \$19,195 par mille; l'embranchement de Dalhousie, \$20,482 par mille; l'embranchement d'Indian-Town, (13 milles), \$18,948.98 par mille. Le seul chemin de fer du Cap-Breton pour lequel j'ai les chiffres par devers moi est l'embranche-

ment reliant Sydney-nord à la jonction du même nom, lequel traverse un pays très semblable à celui que devra desservir la ligne projetée, et la dépense a été de \$10,321 par mille. Je crois comprendre que ce chiffre couvre toute la dépense, car ces indications m'ont été fournies dix ou douze ans après l'achèvement des travaux. J'ai déjà fait observer au ministre que le chemin dans le comté de Victoria traversera un pays à pentes très douces.

Il est de fait que les trois ponts, celui du détroit et ceux de la rivière Baddeck et de la rivière du Milieu, grossiraient quelque peu la somme. Mais si le ministre veut bien tenir compte des déblais et remblais à exécuter, il verra que c'est un chemin exceptionnellement aisé à construire. J'ignore ce que les ponts vont coûter, mais j'ose dire qu'à part de cela, le nivellement et les autres ouvrages ne coûteront pas plus que l'embranchement de Sydney-nord, qui n'a coûté que \$10,000 par mille. Le premier ministre (M. Borden) devrait nous soutenir en ceci, et s'il ne veut pas construire notre chemin, il ne devrait pas construire le sien. Tant qu'à nous abandonner, ce serait plus généreux de sa part de faire comme nous. Qu'il nous aide ou qu'il nous refuse son appui, nous ne laisserons pas de voter pour son chemin de Yarmouth, et nous espérons qu'il le rendra jusqu'à ce port où, l'année dernière, il a passé de si agréables moments. Qu'il mette la somme au budget, et sans ménagement, de manière à joindre Country-Harbour à Halifax. De cette façon, lorsqu'il ira passer l'été dans le beau comté d'Halifax, il pourra dresser sa tente à Country-Harbour et se rendre-là plus facilement qu'il y a un an. Ou encore, s'il désire venir à Baddeck—et, soit dit en passant, je le remercie des visites qu'il a faites à mon comté dans plusieurs occasions—il pourrait continuer la ligne depuis Alba jusqu'à Baddeck. Il lui serait alors beaucoup plus aisé qu'à présent de venir me faire la guerre au cœur de mon comté. S'il doit entreprendre quelque chose, qu'il fasse tout à la fois et qu'il s'en tienne au marché auquel nous avions pensé être tous intéressés lorsque, il y a un an, nous défendions une cause qui nous était commune.

Je puis dire au premier ministre et au ministre des Chemins de fer que, dans le comté de Victoria, ce n'est pas là une question de parti, mais une question à laquelle les citoyens en général, sans distinction de parti, prennent également intérêt. M. John E. Campbell, de Baddeck, que le premier ministre connaît peut-être et qui a été le président du comité chargé d'assurer la construction de ce chemin, est, dans le comté, le président de l'association libérale-conservatrice. Il s'est mis en rapport avec moi dans le temps; il m'a envoyé à ce sujet des lettres et des pétitions. Aussi,

les habitants du comté de Victoria ont à remercier M. Campbell pour la part très active qu'il a prise à cette affaire. Ce que j'en dis est pour faire voir que, dans mes efforts pour faire réussir cette entreprise, j'ai eu l'appui de tous les citoyens sans distinction de parti politique.

Je me suis abstenu l'autre soir de dire quoi que ce fût du chemin qui va à Sydney-nord. J'ai retardé si longtemps que j'ai perdu l'occasion de discuter cette affaire. Je n'aime pas à retarder les travaux de la Chambre, mais, cette fois-ci, je dois dire un mot—bien que nous ne soyons pas encore rendus à cet item—de cet embranchement.

Lorsque le chemin a été construit en 1887, c'était dans un temps où, le ministre des Chemins de fer le comprendra, l'île du Cape-Breton était toute autre qu'elle n'est aujourd'hui. Le gouvernement de sir John Macdonald, cédant aux instances de cinq députés amis de son administration, décida de construire le chemin depuis le Détroit de Canso jusqu'à la ville de Sydney.

M. DAVIDSON: Ces cinq députés ont mieux réussi que les dix-huit.

M. McKENZIE: Le Gouvernement a fait aussi peu qu'il a pu.

M. McCURDY: Tout comme les dix-huit.

M. McKENZIE: Il a amené la ligne tout droit dans la ville de Sydney, laissant de côté les deux villes de Sydney-nord et de Sydney-Mines, l'une et l'autre aussi populeuses que la ville de Sydney. Mais Sydney était la ville de leur choix, et ils y ont pénétré par le chemin le plus court. Pour arriver à Sydney cependant, ils ont dû franchir une hauteur depuis la rivière George jusqu'à la tête du port de Sydney sur la crique de Leitch. Toujours depuis l'on a pensé, l'administration des chemins de fer de l'Etat pareillement, que, pour les fins de l'établissement de cette ligne, il faudrait un jour ou l'autre éviter cette hauteur. Il fut donc décidé, il y a cinq ans, d'établir sur la rive une voie ferrée qui relierait Sydney-nord, Sydney-Mines, la rivière George et le Petit-Bras-d'Or à la ligne principale et d'abandonner le chemin qui franchit la hauteur entre la rivière George et la crique Leitch. Une partie du nouveau chemin a été nivelée depuis la rivière George jusqu'aux mines de Sydney, distance de dix milles, où elle vient toucher à l'Intercolonial, ce qui le mène à trois milles plus loin, c'est-à-dire jusqu'à Sydney-nord. La seule question est maintenant de savoir si le chemin passera derrière la ville ou s'il la franchira pour venir aboutir au bord de l'eau.

Le ministre connaît peu cette région. Aussi, je lui dirai que Sydney-nord est un des plus grands ports des Provinces maritimes, les deux autres étant celui de Saint-Jean et celui d'Halifax. Sydney-nord

M. McKENZIE.

est, de tous les ports de l'Amérique du nord, celui qui est le plus rapproché de Liverpool. C'est là que vient sourdre le fil de la Western Union Cable Company. Dans son trajet en ligne droite à travers l'Atlantique, c'a été l'endroit où il est venu frapper. Quand la compagnie Reid-Newfoundland décida de relier Terre-Neuve au Canada, c'est à Sydney-nord qu'elle rattacha son fil. Tout le commerce de Terre-Neuve vient à Sydney-nord.

Sydney-nord est le port le plus considérable de tout le littoral de l'Est, comme le sont Vancouver et Victoria sur la côte opposée. Aujourd'hui que le ministre a décidé d'amener jusque là son chemin de fer, il ne saurait faire autrement, bien qu'il doive lui en coûter davantage, de le pousser jusqu'au bord de l'eau. S'il le fait passer en arrière de la ville, il le sépare de l'un des plus beaux ports de l'Amérique. Il y a là trente-cinq pieds d'eau le long d'un terrain, contenant de dix à douze acres, qui est la propriété de l'Etat. Ce n'est donc pas l'espace qui manque. Le terrain sur lequel les quais et les gares seront construits appartient au Gouvernement. C'est un terrain tout prêt. Sans doute que cela coûte plus cher; mais ce n'est qu'une bagatelle, si l'on songe aux avantages incalculables qui en résulteront pour le pays. Je ne m'attends pas que le ministre prenne une décision avant d'avoir vu, ou avant que ses agents aient vu. Du temps de son prédécesseur, j'ai eu l'occasion de faire voir à des agents de l'administration les commodités que présentent ce port.

M. CURRIE: Est-il ouvert toute l'année?

M. McKENZIE: A de certaines années, oui. Cette ligne de paquebots qui fait le service entre Terre-Neuve et Sydney-nord le tient ouvert à peu près tout le temps. La compagnie, cet hiver, a fait construire un nouveau bâtiment en Angleterre. Elle l'a appelé le "New-Bruce". Ce navire est venu tout droit de la métropole vers le milieu de février, par conséquent, dans la saison la plus rigoureuse, et l'on sait que, cette année, l'hiver a été très rigoureux, surtout à la Nouvelle-Ecosse.

M. CURRIE: Cependant, il n'entre pas de chemin de fer dans Louisbourg.

M. McKENZIE: C'est le seul port qui soit presque tout le temps ouvert.

M. CURRIE: Cependant, il n'y a pas de chemin de fer dans Louisbourg.

M. McKENZIE: Pas de chemin de fer de l'Etat. Néanmoins, je dois dire que le peu de glace qui se forme à Sydney-nord n'empêche rien, si l'on a soin de la briser au fur et à mesure, à l'aide des appareils qu'il faut. Je ferai de même observer qu'en 1905, dans une tentative d'amener le courrier sur

le territoire canadien sans avoir à lui faire remonter le Saint-Laurent, c'est à Sydney-nord qu'on le descendit, et la tentative eut un plein succès. Si le ministre veut bien se donner la peine d'ouvrir les débats à la date du 19 juillet 1905, il y verra qu'au moment où se faisait cette expérience, il en a été question devant la Chambre; il y trouvera relatées toutes les preuves fournies à cette occasion.

Des discours furent prononcés par le premier ministre d'aujourd'hui, par le président actuel de la Chambre, par le présent ministre de la Milice, par l'honorable M. Fielding, alors ministre des Finances, et par moi-même. Le ministre trouvera, à la date du 19 juillet 1905, toutes les données relatives à la descente du courrier dans le port de Sydney-nord. Si maintenant il ne veut pas pousser son chemin jusqu'au bord de l'eau, il aura à établir un embranchement reliant le quai à la voie principale. Il ne peut jamais avec le quai où il se trouve en ce moment, faire quelque chose de bien. L'espace manque. Il y a ici des agents de l'administration qui sont au fait de toutes ces choses. Lorsque le Gouvernement décida de faire suivre au chemin une autre route, les habitants de Sydney-nord ont tout de suite pensé que la voie aboutirait à l'eau et que l'on y établirait une gare convenable. Le port est commun aux deux villes. Il y a, à deux milles de là, la ville de Sydney-Mine, qui, avec une population d'un peu plus de 8,000 habitants, fait un commerce considérable d'acier, de charbon, et Sydney-nord est le port d'où ce charbon s'expédie et où le minerai lui arrive de Terre-Neuve, outre son commerce propre. Lors donc que nous parlons de Sydney, nous parlons d'un port qui dessert une population de 15,000 à 16,000 âmes. Lorsque, l'été prochain, le ministre viendra dans nos parages, ainsi que je l'espère, il se peut qu'il ne permette pas de lui tenir compagnie—on pourrait, en effet, lui reprocher de s'associer à un grit de mon espèce—mais il ne laissera pas de voir de ses yeux tous les avantages de ce magnifique port. Je parle ici en la présence du premier ministre qui connaît bien Sydney-nord et son port, et qui, pour le moment, est notre représentant dans le cabinet. Aussi, j'espère que, lorsque cette question sera discutée, il fera part au ministre des Chemins de fer de la connaissance qu'il a des lieux. L'honorable député qui sous l'ancienne administration occupait la charge de ministre des Chemins de fer sait combien d'instances j'ai faites auprès de lui, combien d'heures je l'ai tenu éveillé à lui parler de cette affaire.

M. GRAHAM: Ce n'a pas été en vain.

M. McKENZIE: J'ai réussi à obtenir de lui un premier pas important. Mais je

regrette de n'avoir pu réussir à faire faire ce travail. Aujourd'hui, cependant, la chose est à peu près terminée aux deux bouts, il ne reste plus au présent ministre des Chemins de fer que de mettre la clef de route à un ouvrage qui promet d'être si avantageux pour ces deux importantes villes.

M. GRAHAM: La question que discute mon honorable ami en est une qui doit faire le sujet d'une enquête. Il est certain que la voie doit se prolonger jusqu'à la rive, c'est ce qu'il convient de faire; il s'agit tout simplement d'en déterminer le coût. Du reste, le trafic avec Terre-Neuve et avec d'autres pays augmentera certainement.

Quant à la rareté des wagons, l'Intercolonial comme les autres voies ferrées a toutes mes sympathies. Je vois que la Commission des chemins de fer s'occupe de la chose et je crois qu'on s'efforce de concert avec la Interstate Commerce Commission de rendre la situation meilleure.

M. COCHRANE: Nous sommes impuissants pour le moment, nous ne pouvons rien faire.

M. GRAHAM: Oui, mais les journaux d'aujourd'hui annoncent qu'on fait un effort, de concert avec la Interstate Commerce Commission, d'obtenir un échange plus rapide de wagons.

M. COCHRANE: Le matériel roulant, au montant de \$400,000, se répartit comme suit:

Genre de wagons.	Nombre.	Capacité. Livres.
Wagons d'acier pour marchandises..	175	60,000
Wagons plats..	50	80,000
Wagons d'acier pour bestiaux..	10	60,000
Wagons pour houille..	20	100,000
Wagons de première classe..	2	
Wagons dortoirs de première classe..	2	
Wagons réfectoires..	1	

M. GRAHAM: J'ai aussi demandé ce qu'on avait fait cette année en matière de réparation et d'achat de matériel.

M. COCHRANE: La dépense pour matériel roulant entre le 1er avril 1911 et le 1er janvier 1912 a été de \$528,000 à compte du revenu et de \$128,000 à compte du capital.

On a réparé les pièces suivantes:

Locomotives..	113
Wagons de voyageurs..	294
Wagons de marchandises..	12,675
Améliorations à Mulgrave, \$9,600.	

M. SINCLAIR: Quand aura-t-on terminé la station à Mulgrave?

M. COCHRANE: Le présent crédit sera le dernier.

Moncton, additions au bureau et meubles, \$35,000.

M. EMMERSON: Installera-t-on un ascenseur dans l'édifice à Moncton?

M. COCHRANE: On a acheté un ascenseur, après avoir demandé des soumissions, mais je ne sais pas s'il est installé.

Rivière-du-Loup, pour agrandissements, \$11,500.

M. GAUVREAU: Le ministre m'a dit, il y a quelques jours, qu'il avait au département des documents établissant que si on prolongeait le quai à la Rivière-du-Loup, il sera possible d'y transporter tout le charbon nécessaire à l'Intercolonial sans être obligé d'aller jusqu'à Lévis et épargnant ainsi de \$15,000 à \$20,000 par année. Je vois que le ministre demande de nouvelles installations pour la jetée Princess. Le ministre m'avait dit que les crédits du ministère des Travaux publics contenaient \$70,000 pour le prolongement du quai à la Rivière-du-Loup.

Si le ministre me dit que ces travaux ne sont que temporaires et que son intention est de décharger le charbon à la Rivière-du-Loup, je suis prêt à attendre.

M. COCHRANE: L'honorable ministre n'a pas tout à fait tort. Nous avons reçu une députation à ce sujet, mais il nous a été impossible d'en tenir compte dans les crédits de la présente année. Je crois que nous pourrions effectuer des économies en déchargeant le charbon à la Rivière-du-Loup, mais la dépense est considérable et il va falloir attendre à l'an prochain. Pendant la vacance nous nous en occuperons.

M. GAUVREAU: J'ai visité les usines à la Rivière-du-Loup et j'ai constaté qu'il y avait là beaucoup de machines dispendieuses dont on ne se servait pas du tout.

M. COCHRANE: Nous nous servirons de toutes dans quelque temps.

M. GAUVREAU: C'est ce que je désire. Si vous faites fonctionner les machines vous aurez besoin d'ouvriers. Augmenterez-vous le personnel?

M. COCHRANE: Je ne sais pas.

M. GAUVREAU: Qui donc le saurait si ce n'est le ministre? La réponse ne me semble pas juste.

M. COCHRANE: Voulez-vous que je vous brode une histoire? Je vous dis la vérité; je ne sais pas. Donnez-moi le temps.

M. GAUVREAU: Je suis très disposé à remercier le ministre pour ce qu'il a fait. Il s'est à peu près opposé à la demande de certains partisans de faire rase en ce qui regarde le personnel de l'Intercolonial; il a eu le courage de ne démettre personne sans faire une enquête. C'est pour cela que je le remercie. C'est ce qui le distingue de quelques-uns de ses collègues. Il est allé jusqu'à reprendre certains hommes qui avaient été congédiés. Pour cela aussi je le remercie. Je lui

M. EMMERSON.

demanderais d'avoir la bonté d'examiner le cas de M. Théophile Morin, qui était contremaître pour les arrivages de charbon à la Rivière-du-Loup et qui a été congédié après enquête. J'ai les témoignages devant moi, je les ai étudiés, et si le ministre veut les lire il constatera que cet homme a été démis sans aucune raison. Je crois qu'après avoir lu ces documents le ministre voudra réinstaller M. Morin.

M. COCHRANE: Je serai heureux de relire ces témoignages.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il fait des changements dans l'équipage du vapeur "Scotia"?

M. COCHRANE: Je ne crois pas. Un des marins, je crois, a été réinstallé. On fait enquête en ce moment au sujet d'un autre des employés.

M. H. BOULAY (Rimouski) (texte): Monsieur le président, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), s'est plaint, cet après-midi de l'administration du chemin de fer de l'Intercolonial. Il a dit que cette administration laissait beaucoup à désirer et qu'elle avait affamé ce chemin de fer. L'honorable député a oublié que ce n'est pas le Gouvernement actuel qui est responsable de cet état de choses, mais bien le gouvernement libéral qui est resté au pouvoir jusqu'au 10 octobre dernier. Il est admis qu'aujourd'hui toutes les locomotives sont dans un état de décrépitude qui les rend inutiles. C'est ce que l'honorable député a dit, et je l'admets comme lui. Mais cela n'est pas dû au Gouvernement conservateur, mais bien au parti libéral, représenté par le cabinet Laurier, qui était au pouvoir jusqu'au 10 octobre.

J'ai ici un article de "l'Action Canadienne", journal publié à la Rivière-du-Loup, dans le comté représenté par le député de Témiscouata (M. Gauvreau); article qui confirme en tous points ce que l'honorable député de Westmoreland a dit et ce que je répète après lui. Voici cet article, qui a pour titre "La Commission de l'Intercolonial":

Le gouvernement Laurier, sous prétexte d'améliorer l'administration du chemin de fer intercolonial et de la soustraire aux influences politiques, a créé une commission, composée de quatre membres, qui contrôle tous les services et tous les employés de ce chemin de fer.

Bon an mal an cette commission coûte en salaires et dépenses contingentes, au moins \$100,000 au pays.

Depuis deux ans cette commission se vante d'avoir fait disparaître les déficits traditionnels de l'Intercolonial et même d'avoir eu un surplus.

C'est de la blague pour les badauds.

Allez demander aux employés, et aux gens de chemins de fer ce qu'ils pensent de cette commission?

Ils vous diront qu'une compagnie privée, qui administrerait un chemin de fer, comme le fait la commission de l'Intercolonial, irait droit à la banqueroute avant cinq ans.

Les prétendues économies de cette commission sont faites aux dépens du personnel et de l'outillage de ce chemin de fer.

Je puis affirmer que c'est absolument vrai.

Pour qu'on ne nous taxe pas d'exagération nous donnons des exemples.

A la Rivière-du-Loup, le Gouvernement a construit et outillé de belles et grandes usines pour y faire tout l'ouvrage requis sur notre division.

Dès 1908, au lieu d'augmenter le personnel et d'exploiter ces usines à leur pleine capacité, la commission a commencé par congédier 50 bons ouvriers d'un seul coup.

La conséquence nécessaire, c'est que, faute d'hommes, les travaux, qui auraient pu se faire à la Rivière-du-Loup, ont été envoyés à Moncton.

La perte, par le transport seul, a été d'au moins \$10,000 par année.

Actuellement, il y a dans les cours de garage à Campbellton 200 à 300 chars qui attendent leur tour pour être réparés à Moncton.

Pendant ce temps-là au delà de 250 demandes de chars à marchandises, faites par des commerçants de ce district, ont été refusées depuis deux mois, faute de chars disponibles.

Dans les usines de la Rivière-du-Loup, presque la moitié des machines installées ne sont pas utilisées faute d'hommes pour les mettre en marche.

Ce n'est pas l'ouvrage qui manque, il y en a trop, mais cet ouvrage est envoyé à Moncton.

Depuis deux ans, le matériel s'en va à la ruine et n'est pas renouvelé.

Les achats indispensables pour tenir le chemin en bon état d'opération et de réparation ne sont pas faits.

Depuis deux ans il n'a pas été acheté de barrières pour la traverse des fermes, et il y en a près de la moitié à remplacer.

Depuis deux ans on a pris l'habitude, dans certains départements, de prendre un morceau sur une locomotive pour en réparer une autre, faute de pièces de réparation suffisantes en magasin.

Résultat, c'est que les locomotives sont à moitié réparées, il arrive souvent qu'elles ne peuvent se rendre au bout de leur course et qu'on soit obligé de les remplacer au cours d'un voyage.

Combien de fois les trains de passagers n'ont-ils pas subi de retards par suite de mauvaises locomotives!

Combien de règlements faits aujourd'hui, n'ont-ils pas été abrogés le lendemain parce qu'ils étaient impraticables!

Il nous souvient qu'un conducteur a été suspendu deux mois, pour n'avoir pas suivi un de ces prétendus règlements à propos de signaux et que le règlement a été annulé comme impraticable avant même que l'ordre de suspension fût parvenu à ce conducteur.

Bref, on a congédié de braves et bons ouvriers, on a rogné sur des salaires pour payer de gros appointements à la commission.

La commission, pour montrer son utilité, au point de vue des profits réalisés, est en train de ruiner le chemin.

Le matériel se détériore, il est à moitié réparé et il n'est pas remplacé.

Les achats pour réparations, qui dans toute entreprise bien organisée, se font d'année en année, sont retardés par la commission, au détriment du chemin, et ce, dans le seul but de montrer un surplus de recettes sur les dépenses courantes.

Un bon clou mis en temps opportun en vaut dix mis après coup.

Une bonne réparation bien faite, quand elle est nécessaire, est une économie plutôt qu'une dépense; elle assure la conservation de la chose, et en fait durer l'usage plus longtemps.

Combien de wagons, combien de locomotives sont envoyés au rancart faute de bonnes réparations en temps utile!

Le matériel de l'Intercolonial a diminué et perdu de sa valeur.

Pour le remettre en bon état ça coûtera deux fois plus cher que les prétendues économies dont se vante la commission.

Economies de bouts de chandelles qui, au lieu d'enrichir, appauvrissent.

Il faut que le nouveau gouvernement mette fin à cet état de choses, coûte que coûte.

Nous demandons une enquête générale par des personnes en dehors du personnel actuel de l'Intercolonial pour que la vérité et toute la vérité soit connue.

Le comté que j'ai l'honneur de représenter est traversé sur une longueur de 135 milles par ce chemin de fer. J'ai été moi-même employé de l'Intercolonial et je suis en mesure de dire que cette commission a bien mal administré cette voie ferrée. Lorsque le gouvernement libéral a créé cette commission, lui et nos bons amis les libéraux se sont grandement trompés.

J'ai vu M. Pottinger à l'œuvre pendant 35 ans, et je sais qu'il a, sans aide une grande partie du temps, administré ce chemin de fer dans des circonstances beaucoup plus difficiles qu'elles ne le sont aujourd'hui, et cependant son traitement n'était que de quatre mille piastres, si je ne me trompe pas. Il l'a administré parfaitement bien et a donné satisfaction à tout le monde.

M. GAUVREAU: Avec des déficits tous les ans.

M. WILSON (Laval): Je demanderai à l'honorable député s'il n'est pas vrai que M. Pottinger fait partie de cette commission aujourd'hui?

M. BOULAY: Oui, mais il a les mains complètement liées; il n'est plus le premier. Ce n'est pas le Gouvernement actuel qui a créé cette commission, mais celui qui l'a précédé. J'ai cru comprendre, d'après les remarques faites par l'honorable député de Westmoreland, qu'il concourait dans les critiques que je fais maintenant.

La commission était d'abord composée de quatre hommes, mais on avait commis une injustice grave au point de vue du français. L'Intercolonial traverse la province de Qué-

bec sur un parcours de cinq cents milles au moins, c'est-à-dire que la moitié de cette voie ferrée se trouve dans la province de Québec, et ce grand Canadien-français, ce défenseur de ses compatriotes et de sa race, le chef de l'ancien gouvernement, n'avait pas pensé de nommer un seul homme de sa nationalité qui pût être compris par la population de cette région. Mais en face des récriminations de ses adversaires et des demandes des Canadiens-français, il se décida à nommer un cinquième commissaire en choisissant un Canadien-français.

Tout de même, ces quatre ou cinq commissaires sont de trop, car deux bons hommes compétents peuvent parfaitement administrer l'Intercolonial, puisque pendant trente ans M. Pottinger, aidé, dans les dernières années seulement d'un assistant, l'a fait à la satisfaction de tous.

La prétendue économie que l'on a faite l'a été aux dépens de l'outillage du chemin. Je citerai comme exemple ce qui est arrivé à Sayabec où je demeure. Par économie on a supprimé l'agent de nuit et peu de temps après un accident arrivait qui a coûté de trente à quarante mille piastres. Un semblable accident est aussi arrivé à Jacket-River; il y a eu même pertes de vie, tout cela par suite des mesures prises par cette fameuse commission qui avait supprimé le service de nuit. Ces pauvres malheureux qui gagnaient à peine quatre ou cinq cents piastres par année, on les a renvoyés sous prétexte d'économie, mais cela a été cause de pertes considérables de matériel roulant sans compter les pertes de vie.

J'espère que le nouveau Gouvernement comprendra que l'utilité de cette commission a cessé et qu'il la remplacera par deux bons hommes qui pourront parfaitement administrer ce chemin de fer. Il est vrai que nous n'aurons plus le plaisir de voir quatre ou cinq chars privés sur la voie pour promener les messieurs qui font partie de cette commission.

Détournement de la voie aux mines de Sydney, \$35,000.

M. McKENZIE: Qu'a-t-on fait et que reste-t-il à faire pour achever la construction de ce chemin? Les travaux relatifs à l'inclinaison de la voie sont-ils tous terminés?

M. COCHRANE: Ils le sont tous.

M. McKENZIE: Le pont sur la rivière George est-il terminé?

M. COCHRANE: Pas encore.

M. McKENZIE: S'est-on occupé d'établir des gares le long de cet embranchement?

M. COCHRANE: Pas encore.

M. McKENZIE: Je crois qu'on a fait choix des endroits où ces gares seraient situées.

M. BOULAY.

M. COCHRANE: Je ne pense pas qu'on ait encore décidé où elles seraient situées.

M. McKENZIE: J'ai entendu dire qu'on avait essayé de faire enlever la gare qui est à l'extrémité du pont du Petit-Bras-d'Or, pour la fixer ailleurs.

On aurait tort, car cette gare dessert l'île de la Boularderie qui a 30 milles de longueur et qui est complètement habitée. Cette gare est l'endroit le plus rapproché que possède cette population pour atteindre le chemin de fer.

M. COCHRANE: Aucun changement n'a été fait.

M. McKENZIE: J'ai écrit au ministre, il y a quelque temps, au sujet d'une malheureuse femme qui a perdu son mari dans un accident sur l'Intercolonial. J'avais déjà soumis cette affaire à l'ancien Gouvernement. Cet homme était chargé de l'entretien d'une partie du chemin et un jour de forte tempête, pendant qu'il travaillait à déblayer la voie, il fut frappé par une charrie à neige et eut la jambe cassée. Il mourut plus tard, d'un empoisonnement du sang, laissant une veuve et douze enfants. Je suis convaincu que le ministre des Chemins de fer n'a pas été mis au courant de tous les détails de l'affaire, car il aurait certainement fait quelque chose pour cette veuve.

M. COCHRANE: Je crois qu'on trouvera un crédit à cette fin dans le budget supplémentaire.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, embranchement d'Harmony à Elmire, \$69,500.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Cette somme est-elle suffisante pour compléter l'embranchement.

M. COCHRANE: Oui.

M. HUGHES: Quand espère-t-on finir les travaux et mettre le chemin en exploitation?

M. COCHRANE: De bonne heure cet été. Les travaux seront exécutés avec toute la rapidité possible.

M. HUGHES: L'entrepreneur a-t-il encore des travaux à faire.

M. COCHRANE: Oui.

M. HUGHES: Le département des Chemins de fer a reçu des réclamations de certains propriétaires le long de la voie, qui demandent une compensation, parce que leurs clôtures ont été renversées par l'entrepreneur et que ce dernier a refusé de les indemniser. Ils n'ont pas pu cultiver une partie de leurs fermes, durant un an ou deux.

M. COCHRANE: Je suis informé qu'il a été fait droit à une partie de ces réclamations.

M. HUGHES: Seront-elles toutes réglées avant que l'entrepreneur soit relevé de toute responsabilité?

M. COCHRANE: Elles seront toutes étudiées.

M. HUGHES: Et les réclamants obtiendront justice, si leurs demandes sont bien fondées?

M. COCHRANE: Ils ne seront pas oubliés.

M. HUGHES: Ce chemin traverse un territoire assez boisé.

Le bois est très rare sur l'île du Prince-Edouard et par conséquent, très précieux, et durant les dernières années, nous avons eu un certain nombre d'incendies qui ont été causés par le chemin de fer; mais il est toujours difficile d'en faire la preuve et si on ne prend pas plus de précautions à l'avenir, tout ce bois sera détruit. Je n'hésite pas à dire que le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne paraît pas se rendre compte de la valeur de la propriété détruite par le chemin de fer, car lorsqu'une enquête a lieu, il prend tous les moyens possibles pour susciter des embarras à ceux qui réclament une indemnité.

On prétend que les précautions prises sont suffisantes parce que les cheminées des locomotives sont munies de pare-étincelles, mais j'ai entendu dire, d'un autre côté, que les pare-étincelles sont en place quand les trains entrent en gare, mais qu'on les enlève aussitôt que le train est reparti, parce que le chauffage se fait beaucoup plus facilement avec ces appareils.

Quoi qu'il en soit, j'ai vu moi-même, de gros morceaux de charbon en combustion, sortir de la cheminée de la locomotive et mettre le feu au gazon, le long de la voie. Des incendies éclatent fréquemment et plusieurs cultivateurs ont perdu leurs granges et autres bâtiments, ou ont été obligés de les transporter à des endroits plus éloignés du chemin. La forêt traversée par le chemin de fer a plusieurs milles de longueur et c'est probablement la plus précieuse qui nous reste. La situation deviendra très critique si on ne met pas fin à ces incendies continuels, allumés par les trains. Pendant que j'ai la parole j'en profiterai pour demander au ministre si son département a actuellement à l'étude quelque projet de changement dans l'administration du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. COCHRANE: Oui.

M. HUGHES: J'en suis bien aise, car il est grandement temps d'améliorer ce service.

M. GRAHAM: Vous avez parlé de changements dans l'administration?

M. HUGHES: Oui, dans l'administration. C'est M. Sharpe qui est surintendant.

M. GRAHAM: Je connais M. Sharpe et c'est un vilain nom

M. HUGHES: Un mot maintenant des animaux qui sont tués sur la voie.

Chaque fois qu'on a tenu des enquêtes lors de ces accidents, le surintendant a semblé estimer qu'il était de son devoir de faire sentir aux réclamants que l'accident leur était imputable; l'heure est venue de modifier cet état de choses. De plus, si l'on ne réussit pas à convaincre les conducteurs, les chauffeurs et les mécaniciens qu'ils sont responsables des accidents qu'ils peuvent occasionner, je crains fort qu'il ne s'opère pas de changement dans la situation qui nous a été créée dans le passé. Je demanderais qu'on arrêtât quelque disposition de façon à protéger la propriété des gens quant à la destruction des essences forestières et du bétail qui se trouvent dans une région que traversent les voies ferrées.

M. COCHRANE: Ces faits se produisent, non seulement dans le cas de l'Intercolonial, mais encore dans celui de tous les autres chemins de fer du Canada. Le statut relatif aux chemins de fer contient une disposition à ce sujet. J'ignore si le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est soumis ou non aux dispositions de ce statut. Les faits que mon honorable ami m'a signalés méritent qu'on les étudie, afin d'apporter remède, si remède est nécessaire.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Que dites-vous des pertes encourues du fait que l'entrepreneur jette à bas des clôtures?

M. COCHRANE: Nous devons nous occuper de ce détail, mais je ne puis faire de promesse.

Agrandissement des installations le long de la ligne (chemin de fer de l'île du Prince-Edouard), \$8,550.

M. HUGHES (King, I. P.-E.): Je tiens à signaler à l'honorable ministre et, plus particulièrement au sous-ministre, une question qui revêt une certaine importance. Au port de Souris, le ministre des Chemins de fer possède un quai qui est certainement inutile. Depuis quelques années, j'ai soumis cette question au ministère des Chemins de fer, mais rien n'a encore été fait. Ce quai a coûté environ \$100,000, je crois, et il n'y a même pas une balance. Il y a là une petite remise à marchandises, et c'est à peu près tout ce qu'on y trouve qui soit de nature à accommoder ceux qui se livrent au commerce.

M. CURRIE: L'honorable député ne peut imputer blâme au Gouvernement pour cela.

M. HUGHES (King, I. P.-E.): Non, je blâme le bureau d'administration.

M. CURRIE: Que l'honorable député impute le blâme à l'ex-ministre des Chemins de fer.

M. HUGHES (King, I. P.-E.): Non, j'impute le blâme à qui il appartient, à mon estime. Je dois dire cependant, qu'à mon sens, le bureau ne comprend pas la difficulté. Il demande qu'on fasse certaines améliorations afin que les intéressés puissent se servir de cet ouvrage. J'en appelle au sens commun, à quoi sert-il de construire un quai pour le laisser ensuite dans un état qui empêche le public de l'utiliser.

Une VOIX: A propos du quai de bran de scie?

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Il ne s'agit pas d'un quai de bran de scie. L'honorable député qui s'est permis cette observation interrompt seulement dans le but de retarder l'expédition des affaires. J'ai demandé depuis plusieurs années—en vérité, l'agent du Gouvernement à ce port, a demandé, lui aussi—qu'on installât une balance à cet endroit, de telle sorte, que lorsque les navires viendraient décharger leurs cargaisons de houille ou de pierre à chaux, ils pourraient se servir de ce quai. On ne peut y décharger une cargaison de houille sans qu'il y ait une balance à cet endroit et le Gouvernement perd les taux de quaiage qu'il pourrait réclamer autrement, à cause de ce manque d'installation. On ne trouve qu'un autre quai à cet endroit et il appartient à un particulier. Il est outillé convenablement, mais il ne peut pas toujours accommoder les expéditeurs.

M. CURRIE: Le quai de l'Etat est toujours submergé.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Il n'a pas même ce mérite. Si le quai qui appartient à un particulier ne peut accommoder les navires, ceux-ci doivent attendre. J'insisterais auprès de l'honorable ministre et du sous-ministre pour qu'ils comprissent bien la situation. Que penseraient les honorables députés du sens des affaires que posséderait quelqu'un qui entreprendrait la construction d'un navire dont il finirait la carène, et qui, pour raison d'économie, abandonnerait son ouvrage pour n'y plus travailler. Dans le cas qui nous occupe, le quai n'a pas été terminé, apparemment parce qu'on voulait épargner quelques centaines de dollars qui eussent permis d'outiller convenablement cet ouvrage. Se propose-t-on d'agir dans le sens que je viens d'indiquer?

M. COCHRANE: Je ne connais rien de tout cela.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Mais le sous-ministre doit en connaître quelque chose.

M. COCHRANE: Non, il ne connaît rien.

M. HUGHES (King).

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Il devrait le savoir.

M. COCHRANE: Nous connaissons cela plus tard, mais nous ignorons tout à l'heure qu'il est.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Je ne crois pas que ce soit là la façon dont on doive étudier cette question.

M. COCHRANE: L'ancien Gouvernement en a agi avec moins de délicatesse à l'égard de l'honorable député, puisqu'il ne s'est pas même donné le mal de s'occuper de ce détail. J'espère que nous agirons autrement. Je ne connais aucune donnée de cette question, de sorte que je ne puis rien promettre, sauf que nous étudierons cette affaire.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): C'est certainement pour un ministre agir de façon étrange.

M. COCHRANE: Etrange a été la conduite de l'ancien gouvernement qui n'a rien fait. Je promets maintenant à l'honorable député de m'occuper de cette question.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Nous avons au moins cette promesse.

M. GRAHAM: Nous avons fait beaucoup d'ouvrage et discuté un grand nombre de crédits. Lorsque je soumettais à la Chambre les estimations de mon ministère, on me tenait sur le gril deux ou trois jours consécutifs, avant que j'eusse réussi à faire adopter les crédits que la Chambre a votés ce soir à l'honorable ministre. Je reconnais que c'est la gauche qui a soulevé le plus de discussion, mais nous n'avons pas réussi à obtenir beaucoup de renseignements sur ce qui allait se produire. Je ne trouve pas à redire, parce que l'honorable ministre n'a pris la direction de son département que depuis deux mois, mais, quant aux renseignements, si nous pouvions réunir ce que l'honorable ministre de la Milice et son collègue, l'honorable ministre des Chemins de fer ont dit, cela représenterait une moyenne de discussions assez élevée. Quant à ce crédit de \$100,000 pour le service d'un bateau-passeur, je suppose que mon honorable ami (M. Cochrane) ne s'est aucunement enquis à ce propos.

M. COCHRANE: Je n'ai pas terminé mes recherches. Mais je comptais sur l'ingénieur de mon ministère en qui j'ai la plus entière confiance, et qui m'a fourni les données qui lui ont permis de préparer ce crédit qui n'est qu'approximatif, cela va sans dire. Cependant, ainsi que je viens de le dire, nous avons sur les lieux quelqu'un qui fera rapport de toute cette affaire. L'ingénieur a calculé que le service de bateaux-passeurs et que les quais nécessaires à ce dernier occasionneraient une dépense d'en-

viron \$400,000. Cette estimation est, peut-être, trop peu élevée. Il faudra, me dit-on, un bateau-passeur puissant pour ce service. Préparer le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et le mettre en un état convenable nous occasionneront une dépense de \$400,000 et une troisième ligne subsidiaire coûtera également \$400,000. Je ne sais pas trop tout ce que cela veut dire, car je n'ai pas eu le temps de débattre cette question avec l'ingénieur. Le crédit total s'élève à \$1,400,000. J'imagine que ce calcul n'est pas assez élevé. Toutefois, j'ai cru qu'il vaudrait mieux ne pas laisser se terminer la session sans inscrire au budget un crédit, parce que, autrement, il aurait fallu attendre à un autre exercice. J'ai cru que nous pourrions nous procurer ce renseignement et, si cela était possible, faire quelque chose avant que la Chambre se réunisse à nouveau.

M. GRAHAM: L'amélioration dont parle l'honorable ministre me fournit un renseignement que je voulais obtenir. Je comprends que cet ouvrage est nécessaire si l'on veut utiliser le matériel roulant dont on se sert aujourd'hui sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Des hommes qui connaissent cette question me disent que si l'on construit un troisième chemin de fer, on peut utiliser le matériel roulant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, jusqu'à ce que ce matériel soit complètement usé. Sans doute, on ne peut transborder le matériel roulant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais on peut continuer de s'en servir à l'île même. S'il en était autrement, il faudrait démolir le matériel roulant. C'est là encourir une dépense assez considérable, mais je ne suis pas prêt à y trouver trop à redire. Si l'idée de l'établissement d'un service de bateau-passeur est réalisable—ce que j'ignore complètement—je crois qu'on devrait l'encourager. Sans doute, nous sommes loin du tunnel que mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) promettait au cours des années écoulées, mais c'est peut-être ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances, si l'on ne peut construire le tunnel promis.

M. COCHRANE: Ce tunnel n'a-t-il pas été promis lors de la Confédération?

M. GRAHAM: Cette idée a été réchauffée par l'honorable représentant de Toronto-nord. Dois-je comprendre que lorsque ce service de bateau-passeur sera établi—s'il l'est jamais—on discontinuera celui que fait maintenant le ministère de la Marine?

M. COCHRANE: Je crois qu'on n'aura pas besoin de ces deux services.

M. GRAHAM: En ce qui a trait au trafic de ce chemin de fer, je dirai qu'il m'a tou-

jours semblé—mais mes opinions n'ont pas toujours prévalu—que, pour l'avantage du chemin de fer de l'Etat, il aurait été mieux pour nous d'opérer ce raccordement, car s'il en eût été ainsi, on aurait pu conclure une entente dans le cas du trafic de façon à ce qu'un homme aurait pu expédier ses marchandises de l'île du Prince-Edouard à quelques points de cette dernière ou en dehors de celle-ci.

M. COCHRANE: C'est là l'idée.

M. GRAHAM: Aujourd'hui il est vrai que certains agents de l'Intercolonial ont expédié des marchandises et ont fait passer des voyageurs par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà ce qu'ils ne devraient pas faire et ce que j'ai découvert quelques jours avant de sortir du ministère. Ces agents travaillaient à commission et certains d'entre eux vendaient des billets et expédiaient des marchandises par le chemin de fer Canadien-Pacifique. L'établissement d'un bateau-passeur ferait disparaître cette anomalie, parce que la population de l'île du Prince-Edouard peut expédier ses produits de sa porte même. Je ne trouverai pas à redire à la proposition de mon honorable ami à cette phase de la session. Je suppose qu'il fera faire une enquête minutieuse quant à la possibilité d'établir ce service de bateau-passeur et que, s'il constate que cette idée n'est pas réalisable, l'honorable ministre ne dépensera pas ce crédit.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): J'observe que la liste des crédits demandés par l'honorable ministre n'en contient pas un seul se rapportant à ce service de bateau-passeur, mais que tous concernent la construction de quais, tout cela représentant une dépense d'environ \$450,000. Construirait-on un quai à chaque extrémité de cette ligne et pourvoierait-on à un service de bateau-passeur?

M. COCHRANE: Il s'agit simplement de faire voter un crédit, ce qui nous donnera raison de poursuivre l'enquête dont j'ai parlé. J'ai dit que le crédit approximatif était de \$1,900,000.

M. GRAHAM: La dépense excédera cette somme avant que les travaux ne soient terminés.

M. COCHRANE: Je le crois.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le ministre a-t-il une estimation du coût du steamer?

M. COCHRANE: Non.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): A-t-il une estimation de ce que coûteront les jetées?

M. COCHRANE: J'ai fait part des estimations approximatives que j'avais.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je suppose que le ministre a dû voir l'estimation que M. Shewan, du ministère des Travaux publics, a faite du coût de la jetée de Carleton-Point. D'après lui, elle reviendra à un peu plus d'un million.

M. CURRIE: Il est fou.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Voilà l'honorable député de Simcoe (M. Currie) qui intervient maladroitement; mais je crois qu'il ne comprend rien à la question.

M. CURRIE: Si l'honorable député veut savoir ce que c'est qu'une jetée de cette nature, qu'il aille à New-York, il y en verra une douzaine.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): De quelle nature ?

M. CURRIE: Des jetées aménagées comme celles que le Gouvernement veut faire construire: des jetées servant aux transbordeurs qui transportent les wagons de New-Jersey à New-York et ceux qui partent de New-York pour aller à Providence et dans les divers états de la Nouvelle-Angleterre. La question n'est pas si compliquée que cela. Transportez-vous sur les bords du lac Ontario, vous y trouverez de ces jetées-là.

M. EMMERSON: Ou à Canso.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): A la façon dont parle l'honorable député, on voit bien qu'il n'y comprend rien. Il n'y a pour ainsi dire pas de glace dans le port de New-York.

M. CURRIE: Mais la glace a quatre pieds d'épaisseur à Machinac, et on y voit un transbordeur de ce genre dont le service n'est pas interrompu par l'hiver.

M. MCKENZIE: Mais il n'y a pas de marée.

M. CURRIE: La marée briserait la glace.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): La population de l'île du Prince-Edouard est intéressée à cette entreprise; elle tient à ce qu'elle soit couronnée de succès.

M. FOWLER: Pourquoi vous opposez-vous donc ?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je ne m'y oppose pas, je tiens simplement à me renseigner. Nous avons lieu de penser que le Gouvernement n'entreprendra rien sans s'être préalablement renseigné; or, nous voulons savoir quels renseignements il a recueillis et où en sont les choses. Cela est raisonnable, assurément.

M. COCHRANE: J'ai fourni les renseignements au comité.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je n'ai pas entendu. Quand les avez-vous fournis ?

M. COCHRANE: Il y a peut-être un quart d'heure.

M. COCHRANE.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Impossible de fournir de plus maigres renseignements. On a laissé entendre...

M. COCHRANE: L'honorable député tient-il à ce que le crédit soit biffé? Je le répète, j'ai inscrit cet item parce que je comptais pouvoir me renseigner d'ici à la prochaine session. Nous avons en ce moment sur les lieux une personne chargée d'étudier la situation. A quoi bon faire perdre ainsi le temps du comité?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Quelle est cette personne ?

M. CURRIE: C'est un des amis de l'honorable député.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je veux être renseigné par le ministre.

M. CURRIE: Voici bien quatre ans que j'entends les représentants de l'île du Prince-Edouard réclamer la construction d'un tunnel, et ils n'ont jamais rien obtenu, pas même un simple levé. Le ministre des Chemins de fer vient aujourd'hui leur offrir quelque chose de pratique et demande à se faire ouvrir un crédit afin de pouvoir commencer les travaux sans délai, et cependant on demande encore à être renseigné, il ne sera content que lorsqu'on lui aura fourni de nouveaux renseignements, il est prêt à empêcher tout travail jusqu'à ce qu'on ait contenté son caprice. Il me semble pourtant qu'on l'a suffisamment renseigné.

L'île va être dotée d'un service comme elle n'en a jamais eu. Il en résultera une économie de deux à quatre dollars sur chaque tonne de marchandises sortant de l'île ou y pénétrant, et c'est autant d'argent qui ira dans le gousset des habitants de cette province. Les travaux peuvent être exécutés en entier en un an et demi, à moins qu'on ne veuille construire des jetées très soignées en béton, granit et pierre de taille.

Si l'honorable député tient à savoir ce que c'est que des banquises, qu'il aille jusqu'à la rivière Détroit: il en verra là de plus grosses que toutes celles qu'il pourrait rencontrer dans le détroit de Northumberland. S'il tient à savoir ce que c'est qu'un brise-glace, qu'il aille au détroit de Mackinaw: il y en verra un se frayant un chemin à travers un champ de glace de trois ou quatre pieds d'épaisseur. Mon honorable ami devrait être le dernier à essayer d'empêcher l'adoption d'un crédit de cette nature.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Monsieur le président, je désire obtenir des renseignements du ministre, et non du représentant de Simcoe (M. Currie), parce qu'il saute aux yeux que celui-ci ne connaît pas le premier mot de l'affaire. Il y a, je crois, des bateaux-passeurs dans le détroit de Mackinaw où la situation est à peu près, mais non exactement, la même que

dans le détroit de Northumberland. Ainsi, il n'y a pas de marées dans le détroit de Mackinaw et j'imagine que la glace ne bouge pas depuis sa formation à l'automne jusqu'à la débâcle du printemps. J'indiquerai une ligne de conduite que le département aurait pu suivre, selon moi.

L'an dernier, le département de la Marine avait à son emploi le capitaine Finlayson, qui navigue depuis trente à quarante ans dans le détroit de Northumberland. On aurait pu l'envoyer faire des observations dans le détroit de Mackinaw et je crois qu'il aurait été en état de fournir de précieux renseignements au Gouvernement. Le ministre me dira-t-il quel est celui qui recueille des renseignements pour le département.

M. COCHRANE: C'est le professeur Kirkpatrick de l'université Queen, de Kingston.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.). Je crois savoir qu'il est ingénieur civil; il ne s'y entend certainement pas à la direction des bateaux-passeurs. Est-ce de lui seul que le ministre espère obtenir des renseignements?

M. COCHRANE: Nous ferons confirmer ses renseignements. Jusqu'à présent, il est le seul auquel cette tâche soit confiée.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Le Gouvernement a-t-il décidé à quels endroits ces brise-lames seront construits.

M. COCHRANE: Le Gouvernement, il va sans dire, a envoyé quelqu'un sur les lieux pour faire rapport et il ne prendra pas de décision avant de connaître ses conclusions.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): En réponse au représentant de Renfrew-sud (M. Graham), le ministre a dit que lorsque le service de ces bateaux-passeurs sera établi, on pourra se dispenser des bateaux à vapeur qui entretiennent les communications entre l'île du Prince-Edouard et le continent. Je suis d'un avis contraire. Le ministre possède-t-il au département des renseignements tendant à démontrer qu'un bateau à vapeur transportant des wagons serait un brise-glace plus puissant qu'un bateau à vapeur ne portant pas de wagons.

M. COCHRANE: Non.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Eh bien, monsieur le président, il est entendu qu'on construira probablement des brise-lames et qu'on tentera d'établir un service de bateaux-passeurs entre Carleton-Point et le cap Tourmentin.

Ceux qui sont au courant de la situation savent bien qu'il est presque impossible de

maintenir des communications entre ces deux endroits au moyen de navires à vapeur, en hiver. On peut y entretenir des communications pendant neuf mois de l'année, mais on n'a pas encore trouvé de navire à vapeur qui puisse naviguer dans le détroit de Northumberland, et on ne peut pas en construire.

M. HAZEN: Que diriez-vous de Georgetown?

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): C'est l'endroit où, selon moi, il faudra maintenir les communications au milieu de l'hiver. Après trente années d'essais on a constaté que des navires à vapeur ne peuvent pas maintenir des communications entre Georgetown et Pictou pendant les mois d'hiver, et ce qui est impossible à cet endroit n'est possible nulle part. Il est donc douteux qu'on puisse jamais se dispenser des navires à vapeur qui entretiennent les communications entre l'île du Prince-Edouard et le continent, bien que le ministre semble croire que cela se peut.

Je lui demanderai si c'est l'intention du département, après l'établissement du service des bateaux-passeurs, d'exiger que le passage pour se rendre dans l'île du Prince-Edouard et pour en revenir soit le même que sur la terre ferme pour un trajet d'égale longueur?

M. FOWLER: Je désire demander au représentant de King (I. P.-E.) de maintenir des communications ininterrompues entre West-Point et Richibucto-Head, distance beaucoup plus courte qu'entre Georgetown et Pictou?

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): J'ai demandé un renseignement au ministre.

M. FOWLER: L'honorable député ne paraît pas disposé à me communiquer un renseignement qu'il possède. Si je comprends bien, ce crédit est ouvert afin de s'assurer entre quels endroits de l'île et du continent on pourrait maintenir des communications suivies, conformément aux conditions du pacte d'union. Peu importe aux insulaires entre quels endroits les communications auront lieu pourvu qu'elles soient maintenues. Ce crédit a pour objet de permettre au Gouvernement de s'assurer, au moyen de l'examen et des recherches des spécialistes qui sont déjà à l'œuvre sur les lieux, de la meilleure route, et les insulaires acceptent volontiers la décision des autorités fédérales. Je me demande pourquoi un représentant de l'île cherche à empêcher l'ouverture de ce crédit en se livrant à cette opposition factieuse.

Ce crédit sera employé à obtenir certains renseignements nécessaires, mais l'honorable député voudrait que le ministre lui donnât immédiatement ces renseignements qui ne peuvent pas être encore en sa possession. L'honorable député fait une oppo-

sition factieuse à un projet qui sera tout à l'avantage de la province dont il représente si mal une partie.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je ne puis pas laisser passer sans protester cette accusation d'opposition factieuse, car elle est tout à fait imméritée. Ce crédit n'est à l'étude que depuis quelques instants. C'est une question importante, et en ma qualité de représentant de l'île, j'ai le droit de demander et d'obtenir des renseignements. Tout le monde sur l'île demande que les moyens de transport soient améliorés. A la veille des dernières élections provinciales dans l'île cette question fut soulevée. Je crois que le très honorable premier ministre a envoyé un télégramme disant que le gouvernement construirait des bateaux-passeurs d'ici à deux ans.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): C'était pour faire arriver le parti conservateur au pouvoir. Le plan a assez bien réussi, mais plusieurs demandent si le gouvernement s'y est pris de la bonne manière. Il est évident qu'il n'avait aucun renseignement et si le projet ne réussit pas, il n'en faudra pas accuser l'île; on ne devra pas dire que les électeurs de la province ont demandé ce mode particulier d'améliorer les moyens de transport.

M. CURRIE: Vous ne l'approuvez pas?

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Je disais simplement ce que j'en pense, et si ce projet, qui était surtout un engin politique lorsqu'il a été lancé, ne réussissait pas, on ne devrait pas en faire porter la faute aux habitants de l'île du Prince-Edouard ni dire qu'ils l'ont approuvé.

M. CURRIE: Qu'en pensez-vous vous-même?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): J'ai dit ce que j'en pense.

M. CURRIE: L'approuvez-vous?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Que l'honorable député montre un peu plus de patience. Il cherche certainement à mettre des embarras dans cette affaire comme il en met dans beaucoup d'autres. Je ne veux pas que l'on puisse dire que les habitants de l'île du Prince-Edouard sont d'opinion que ce service de bateaux-passeurs réussira. Lorsqu'il fut proposé pour la première fois il y a quatre ou cinq ans, presque tout le monde, sur l'île et ailleurs, le considérait comme un projet ridicule. Il est possible que le projet soit meilleur que l'on pense, mais il est évident que le Gouvernement n'a pas de renseignements à son sujet et qu'il ne sait pas s'il aura du succès ou non. Avant d'envoyer un télégramme dans l'île disant qu'un service de bateaux-passeurs sera établi avant deux

ans, il aurait fallu d'abord obtenir tous les renseignements possibles.

M. FOWLER: L'honorable député me rappelle les trois tailleurs de Londres. Il prétend parler au nom des habitants de l'île, mais de même que les trois tailleurs de la rue Tooley n'exprimaient que leur seule opinion, de même mon honorable ami exprime seulement la sienne. Le résultat des dernières élections provinciales fait mal au cœur à mon honorable ami et montre que les habitants de la ville ont foi dans les bateaux-passeurs. Beaucoup de gens sur l'île savent qu'il est possible de maintenir tout le long de l'année des communications entre certains points de l'île et la terre ferme. La seule question que le Gouvernement a à résoudre est de décider quels sont les points d'où le service pourra se faire avec le plus d'avantages. C'est une chose hors de question et on ne peut avoir de doute parce qu'on en a fait l'expérience depuis de nombreuses années.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Par qui ces expériences ont-elles été faites?

M. FOWLER: Par des hommes mieux en état de juger ces questions que l'est mon honorable ami (M. Hughes) avec toute sa science.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): L'honorable député est en dehors de la question.

M. FOWLER: On peut très certainement maintenir tout le long de l'année les communications entre la Pointe ouest de l'île et Richibuctou-Head sur la terre ferme. Il est vrai que cette pointe n'est pas l'endroit qui conviendrait le mieux pour le plus grand nombre de ceux qui se serviraient des bateaux-passeurs, et c'est pourquoi le Gouvernement demande ce crédit afin de pouvoir rechercher s'il n'y a pas d'autres endroits, à part ces deux-là, entre lesquels les communications par bateau à vapeur peuvent être maintenues durant toute l'année. C'est là toute la question. Je tiens de personnes représentant bien mieux les désirs et les sentiments des habitants de l'île du Prince-Edouard que mon honorable ami (M. Hughes), que toute la population de l'île est entièrement disposée à laisser au Gouvernement le soin de choisir les endroits entre lesquels le service devra être établi. Les habitants de l'île sont tous disposés à s'en rapporter au Gouvernement, parce qu'ils savent qu'ils en obtiendront la justice qu'on leur a refusée dans le passé.

On prendra des observations entre les endroits de l'île et de la terre ferme où la population est plus nombreuse, et où le commerce est plus grand, afin de voir si ces communications peuvent être maintenues durant toute l'année entre ces endroits. Je ne comprends pas le but de mon honorable ami (M. Hughes). Il paraît en vouloir beaucoup au Gouvernement à cause

M. FOWLER.

d'un certain télégramme qui a été envoyé d'Ottawa à Charlottetown à la veille de la dernière élection.

Mon honorable ami paraît croire que ce télégramme a amené la défaite du gouvernement provincial, mais bien qu'il puisse avoir contribué à causer le désastre extraordinaire qu'a subi le gouvernement provincial, il n'y a aucun doute qu'il aurait été battu quand même parce que sa mauvaise administration pendant plusieurs années avait mis le comble à la mesure ainsi que mon honorable ami (M. Hughes) le sait. Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Hughes) travaille dans l'intérêt de la province qu'il est supposé représenter, mais qu'il représente si mal, si nous en jugeons par sa conduite, en essayant d'entraver l'adoption de ce crédit qui a pour objet de donner à sa province cette mesure de justice qu'on lui a refusée dans le passé. Je crois que mon honorable ami ferait mieux de cesser cette obstruction et de laisser adopter ce crédit.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je dois protester contre les paroles de mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) lorsqu'il m'accuse d'entraver le vote de ce crédit ou de m'y opposer.

M. FOWLER: Je fais écho aux sentiments de la Chambre.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je proteste encore une fois, et je ne laisserai pas passer cette accusation sans la contredire. Je demande seulement au ministre de me fournir les renseignements que le département devrait avoir en sa possession et devrait nous donner.

M. FOWLER: Le département n'a pas encore obtenu les renseignements que vous demandez.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Il est évident que le département n'a pas de renseignements.

M. FOWLER: Dire que le département n'a pas tous les renseignements et dire qu'il n'en a pas du tout sont deux choses différentes.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le ministre n'a donné aucun renseignement à la Chambre sur la question. Si le département en possède et ne veut pas les donner, cela montre très mal. Je ne puis pas forcer le ministre du département à me donner des renseignements. Je les ai demandés de la manière que je devais le faire et je ne les ai pas obtenus.

M. EMMERSON: Je suis en faveur de ce crédit. Je ne veux discuter aucune question qui ne s'y rapporte pas, mais je comprends que ce crédit est demandé non pas seulement pour permettre de rechercher si le projet est profitable, mais aussi pour que l'on puisse agir promptement

lorsqu'on aura obtenu des renseignements. Je comprends que les observations que l'on fera ne coûteront pas la somme de \$400,000, et je n'admets pas que ces \$400,000 seront employés simplement à faire des observations et à décider la question.

Je félicite le ministre d'avoir demandé un crédit assez élevé pour lui permettre de faire les recherches nécessaires et ensuite d'agir promptement. Mon honorable ami de King, (I. P.-E.) (M. Hughes) a posé une question à laquelle je crois que le ministre devra répondre. Est-ce l'intention de son département, si ce service est établi entre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial, que les marchandises expédiées de l'île du Prince-Edouard par cette voie des bateaux-passeurs, seront traitées comme celles expédiées de tout autre endroit de l'île du Cap-Breton par l'Intercolonial, et qui ont à traverser le détroit de Canso par les bateaux-passeurs, et que les taux seront basés sur la même échelle d'entier parcours que celle en vigueur pour le détroit de Canso.

M. FOWLER: Quelle est la distance?

M. EMMERSON: Il y a une grande différence dans les distances mais le principe est le même.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quels sont les taux présentement?

M. EMMERSON: Présentement il y a trois catégories.

M. SHARPE (Ontario-nord): Est-ce que le prix des transports ne dépendrait pas du coût du service?

M. EMMERSON: Je suppose que le coût est un élément quand on arrive à déterminer les taux de transport, mais ces taux devraient être fixés pour tout le parcours, sans s'occuper de ce que coûtera le service des bateaux-passeurs.

M. CURRIE: Ce serait des taux d'accommodation.

M. EMMERSON: On pourrait les considérer de cette manière si l'on veut. J'espère que le ministre fera une déclaration à ce sujet et promettra à la Chambre que les taux actuels entre l'île et la terre ferme seront entièrement changés.

M. FOWLER: Ce serait la même chose que le pont à Saint-Jean, par exemple.

M. EMMERSON: Précisément. C'est un très bon exemple. La compagnie du pont et du chemin de fer de Saint-Jean dans une certaine mesure, gêne la compagnie du Pacifique-Canadien en ce qui regarde ses tarifs de transport à travers les Provinces maritimes. Jusqu'à un certain point dans le cas actuel, à cause de la taxe qui serait

exigée pour le service du bateau-passeur, on serait probablement forcé d'exiger plus sur les transports directs passant par ce chemin que sur ceux qui n'auraient pas à supporter ce péage. C'est là, sans doute, une circonstance dont il y aurait lieu de tenir compte, et j'espère que le ministre pourra nous éclairer à cet égard.

M. COCHRANE: Il serait assez difficile d'entrer dans des détails en ce qui regarde ces tarifs.

M. EMMERSON: Ce n'est pas ce que je demande.

M. COCHRANE: Sans contredit, les frais de transport direct seront beaucoup moins élevés lorsque ce service du bateau-passeur sera en pleine activité, mais c'est une question qu'il y aura lieu de régler dans ce temps-là. Au surplus, il n'est pas douteux que le Gouvernement ne cherche à procurer ainsi de plus amples moyens de communication pour les voyageurs, en même temps que de réduire autant que possible les frais de transport des marchandises.

M. EMMERSON: Je ne préconise pas un itinéraire plutôt qu'un autre; je demande simplement un service de bateau-passeur sur la route qui sera jugée la meilleure, et pour mon information et celle du comité, je prie mon honorable ami de dire quelle est la distance entre Richibouctou et West-Point.

M. FOWLER: Je me place exactement au même point de vue que l'honorable député de Westmoreland. Il m'importe fort peu quel itinéraire on choisira. Je demande seulement qu'on choisisse l'itinéraire qui soit le plus facile, afin que la promesse contenue dans le pacte fédéral reçoive son exécution. La distance entre le cap Tourmentin et Carleton Point, le point d'attache le plus rapproché pour un service permanent de traversier, et qui sera trouvé le plus commode pour la majorité des habitants de l'île, étant au centre de l'île, est de neuf milles.

M. EMMERSON: Non, elle est de moins de sept milles, je le tiens du sénateur Wood.

M. FOWLER: Eh bien, disons de sept à neuf milles. La distance qui sépare West-Point du cap de Richibouctou est de 15 à 16 milles, mais l'avantage de la plus grande largeur, à ce qu'il me semble, c'est qu'elle diminue le danger d'obstructions provenant de la présence des glaces, car on est exposé à ce que les glaces s'accumulent aux endroits où le chenal se rétrécit.

J'espère que le Gouvernement va s'enquérir avec soin des conditions entre ces deux endroits. Il serait malheureux qu'on fit choix précipitamment de l'itinéraire le

M. EMMERSON.

plus court, pour s'apercevoir, une fois que l'on aura fait les frais de construction des quais requis, qu'il est impossible de maintenir un service continu de transport à vapeur à cet endroit, et qu'il va falloir en définitive adopter la route de West-Point à Richibouctou.

M. GRAHAM: A mon avis, l'honorable député de King (I. P.-E.) n'a pas été traité avec les égards qu'il méritait de la part de quelques-uns de ses collègues. Habitant de l'île, il est personnellement plus intéressé qu'aucun des autres au règlement de cette difficulté.

M. FOWLER: Du fait même de sa résidence dans l'île, il a un intérêt personnel à ce qu'une partie de l'île, c'est-à-dire Georgetown, ait le bénéfice du choix.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.): Ce n'est pas vrai.

M. GRAHAM: Si ce crédit était destiné à un endroit où mon honorable ami serait établi, ou à un endroit où je serais moi-même établi, nous aurions parfaitement le droit de demander qu'il fût choisi, peu importe l'intérêt personnel que nous aurions. Il n'est pas juste de la part de ces honorables députés de la droite de s'attaquer au seul représentant de l'île qui discute la question. C'est une proposition nouvelle, et je ne sache pas que jamais crédit aussi considérable pour un nouveau projet ait été délibéré avec autant de célérité, alors que les renseignements sont si maigres. Je ne me plains pas du ministre, mais je me plains de ce que ces honorables députés se montrent irrités parce que ce crédit est débattu. La discussion s'est faite avec une promptitude peu ordinaire, et même à ce moment je ne m'oppose pas à ce que le crédit soit adopté.

M. FOWLER: L'ex-ministre a tort de reprocher aux membres de la droite d'être irritables; nous ne le sommes aucunement. Tout ce que je demande, c'est que le service de bateau-passeur se fasse à partir de l'endroit le plus avantageux. J'ai fait observer que mon honorable ami de King (I. P.-E.) est naturellement intéressé à retenir le trafic entre Georgetown et Picton. Quel que soit l'endroit que l'on choisisse comme point d'attache de ce service, il ne touchera pas ma circonscription; c'est donc dans un esprit très désintéressé que j'envisage la question. Je ne blâme pas mon honorable ami de King (I. P.-E.) de manifester quelque intérêt personnel dans cette affaire; je ferais comme lui, si le projet pouvait se rattacher à quelque localité de ma circonscription.

M. CURRIE: Je me suis rendu compte lorsque j'ai visité l'île qu'il s'y trouvait certains intérêts résolus à faire exécuter les transports à partir de l'île dans cer-

taines conditions. Ces intérêts réussirent, sous le régime de mon honorable ami, à faire manipuler le trafic par des particuliers durant l'été, alors que l'opération était profitable, et à s'en décharger sur le Gouvernement pendant l'hiver, alors qu'il ne rapportait pas de bénéfice.

Il m'a paru que les mêmes intérêts étaient représentés ce soir dans un effort tendant à bloquer cette motion.

M. EMMERSON: Je ne crois pas qu'il soit juste de la part de mon honorable ami de faire ces insinuations contre l'honorable député de King (M. Hughes). Je sais quelque chose des influences qui ont entravé l'établissement d'un service de transbordeurs. Ces intérêts ne sont pas représentés par le présent député de King. Cette question a été débattue devant la Chambre en 1905. Le projet de loi adopté par cette Chambre a été rejeté au Sénat. Ce n'est pas à Georgetown ni dans le comté de King, mais ailleurs dans l'île, qu'il faut recherché ces influences.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je dois protester contre les assertions de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) et aussi contre les imputations de l'honorable député de King-et-Albert (M. Lalor). Je n'ai ici aucun intérêt égoïste à servir. S'il est établi un transbordeur, j'aimerais naturellement qu'il se rattachât au comté que je représente; mais l'important est que nous ayons une communication non interrompue entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. J'ai demandé, il y a quelques années, que l'administration des chemins de fer assurât l'exécution d'un service été comme hiver, ce qui prouve bien que je n'obéis point aux motifs que me prête l'honorable député de Simcoe-nord.

Un DEPUTE: L'honorable député cherche-t-il à jeter de l'eau froide sur le projet?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Ce dont je me plains, c'est de la manière dont on a entamé cette affaire. Il nous reste encore beaucoup de renseignements à obtenir, bien que le Gouvernement espère que ce transbordeur fonctionnera d'ici à trois ans. Il aura à se donner beaucoup de mal s'il tient à se renseigner comme il le doit et qu'il veuille faire fonctionner ce transbordeur d'ici à trois ans. Tout ce que j'ai à dire, c'est que je lui souhaite succès. Si néanmoins les choses vont mal, on se souviendra que le Gouvernement a entrepris cette affaire de sa propre initiative.

M. EMMERSON: Je suggérerais au comité de lever sa séance, et de faire rapport de l'état de la question. Il passe minuit, et nous aurons à nous retrouver ici à onze heures. Je crois qu'un ajournement de cette affaire hâterait l'expédition de la besogne.

M. COCHRANE: Nous devrions voter ce crédit, qui, je suppose, ne donne lieu à aucune objection.

M. GRAHAM: Quant à ce crédit, très bien! Mais il en est d'autres qui sont de nature à soulever quelques débats. Il y a, par exemple, le crédit relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson, au Transcontinental, au canal Welland et à celui de la baie Georgienne.

Il sera demandé au Gouvernement ce qu'il entend faire au sujet de ces diverses entreprises, et il est tout probable qu'il y aura quelques longs discours. A l'égard du crédit de \$10,000,000, pour les chemins de fer de l'Etat, j'aurai besoin de renseignements sur certains fonds relatifs à l'Intercolonial. Si je me souviens bien de la dénomination respective de ces fonds, l'un est pour le renouvellement du matériel, l'autre pour le renouvellement des rails et un troisième, je crois, pour la protection contre l'incendie. J'aimerais à savoir combien il a été pris cette année sur chacun de ces fonds, et combien il reste dans chacun. Le fonds pour renouvellement a été établi en prenant chaque année sur les frais d'exploitation une certaine somme qui permet à l'administration d'acheter à mesure des besoins.

M. EMMERSON: Il y a aussi le fonds de prévoyance.

M. GRAHAM: Oui, le fonds de prévoyance.

M. FOWLER: Je tiens à dire que j'approuve les déclarations faites aujourd'hui par l'honorable député de Westmoreland relativement au bureau d'administration.

M. EMMERSON: Je n'ai rien dit contre les membres de ce bureau individuellement.

M. FOWLER: Vous avez lu un article de journal qui les dénonce avec vigueur.

M. EMMERSON: Non, j'ai pris soin de dire que je n'approuvais aucune allusion individuelle. J'ai cité cet article comme étant l'expression d'une opinion énoncée par des amis du ministère. Je n'ai aucunement parlé des membres individuellement, mais du bureau d'administration dont j'ai désapprouvé en termes énergiques l'institution.

M. FOWLER: Pour ce qui est de la création de ce bureau, je ne crois pas qu'elle ait été avantageuse aux chemins de fer, non plus qu'au public en général, c'est-à-dire vu la manière dont ce bureau a conduit les affaires de l'Intercolonial. Je sais par expérience qu'il est extrêmement difficile d'aborder les membres de ce bureau et de se faire rendre justice. J'espère que le ministre voudra bien voir à ce que cela

change. Je n'ai pas foi en l'administration de ce chemin par ce bureau, et je crois qu'il vaudrait infiniment mieux que le ministre mit à la direction du chemin un seul individu, à la condition, il va sans dire, que l'homme de son choix ait les qualités qu'il faut pour gérer l'Intercolonial comme il doit l'être.

M. McKENZIE: Vous vous entendez bien avec M. Brady, sans doute.

M. FOWLER: Il est possible que le député du Cap-Breton-nord éprouve une certaine affection pour M. Brady. J'ignore la nature de ses relations avec ce monsieur, par le passé, mais s'il n'a pas eu plus à s'en louer que moi, il pourrait facilement se passer de lui, c'est ce que je tenais à dire ici ouvertement.

M. McKENZIE: M. Brady est un expert en matière de chemins de fer.

M. FOWLER: C'est possible. Le ministre ne doit pas l'oublier, on n'administre pas l'Intercolonial comme on gère une association d'intérêt privé, il doit se rappeler que c'est un chemin de fer de l'Etat.

Celui qui est appelé à administrer un réseau de chemin de fer de l'Etat a besoin d'un peu plus de diplomatie que l'homme à la tête du chemin de fer d'une compagnie. En faisant son choix, le ministre, j'espère, veillera à ce que le nouveau titulaire ne marche pas sur les brisées de ceux qui administrent ce réseau depuis quelque temps.

M. COCHRANE: En réponse au député de Renfrew-sud, le compte de l'outillage jusqu'au 31 décembre dernier est de \$759,267; celui des rails, \$103,860; celui de l'incendie, \$41,930, le fonds de secours mutuel, \$280,441.

M. EMMERSON: Je désire être éclairé sur la décision prise au sujet des sommes versées au fonds de secours mutuels par ceux qu'on a congédiés du service, en raison d'ingérence politique ou autres causes.

M. COCHRANE: Je n'ai pas fini la lecture de mon état de compte. En janvier et en février, il y a eu beaucoup de livraisons au compte de l'outillage et cette somme diminuera en conséquence. L'évaluation que j'ai donnée ne dépasse pas le 31 décembre.

Quant à la question posée par le député de Westmoreland (M. Emmerson) au sujet des employés congédiés pour ingérence politique, il existe bien quelque doute en droit sur la question de savoir si on peut, oui ou non, leur remettre ces sommes versées par eux au fonds en question. Si on peut les leur remettre, ils devraient les obtenir, ou bien le 90 p. 100 qu'on remet d'ordinaire.

M. EMMERSON: Je ne veux pas empêcher l'adoption de cet article; seulement, je tiens à m'assurer que plus tard, il se pré-

M. FOWLER.

sentera une occasion favorable qui me permettra de discuter cet item.

M. COCHRANE: La discussion du budget supplémentaire fournira cette occasion.

M. EMMERSON: D'habitude, la discussion du budget supplémentaire sert de déversoir à une foule de mesures. Il est bien entendu, j'espère, qu'une occasion favorable se présentera plus tard pour la discussion de cet item.

M. GRAHAM: Vient ensuite le crédit des canaux. A mon avis, il ne faudrait pas aborder l'étude de ce crédit. Le ministre s'est surpassé dans la délibération de l'item n° 355, que nous venons précisément d'adopter. Adoptons l'item 357 et ce sera le couronnement d'une journée bien remplie.

Chemins de fer et Canaux, perception du revenu, allocation à titre de compassion à la veuve de feu Jos. Cuthbertson, tué à Moncton, le 20 juin 1911. \$1,090.

M. COCHRANE: Je désire apporter une légère modification à ce texte. La veuve est morte depuis.

M. EMMERSON: Oui, cette allocation doit revenir aux enfants. Je suggère qu'on la confie aux gardiens.

M. GRAHAM: Si on laissait cette somme à la succession, elle pourrait tomber aux mains des créanciers.

M. EMMERSON: Il y a huit enfants, le plus jeune étant âgé de trois ans. La mort de la veuve est presque le résultat direct de l'accident dont le mari a été la victime. Il serait préférable de laisser cette somme au gardien des enfants.

M. GRAHAM: Dans ce cas-là, le gardien pourrait peut-être croire que l'argent lui appartient?

M. FOWLER: Laissons-le aux enfants.

M. McKENZIE: Vient ensuite l'item des canaux. L'autre soir, lorsque le budget du ministre de la Marine était sur le tapis, j'ai dirigé une attaque contre lui à cause des obstructions créées à la navigation par le pont à Grand-Narrows. Il y a quelques années, le département chargea un de ses fonctionnaires d'aller faire enquête et de dresser son rapport sur les conditions, le nombre d'accidents aux navires, etc. J'appelle l'attention du ministre sur ce rapport dont l'auteur, si je ne me trompe, est M. Barnasconi, ingénieur du département des Travaux publics. Un changement s'impose pour la sécurité du pont lui-même et celle des vaisseaux; car si un lourd navire naviguant à une allure insensée à la marée, sous la pleine poussée du vent du

nord-est, venait frapper une des piles du pont, il y aurait un désastre.

Il serait prudent de prendre les mesures voulues pour faire touer les vaisseaux qui passent sous ce pont. Le ministre verra, en parcourant ce rapport, qu'un grand nombre de vaisseaux sont venus s'y briser là et de pauvres malheureux ont péri dans ces flots. Le département des Chemins de fer a bien été saisi de quelques-unes de ces causes, mais jamais il n'a payé un seul sou d'indemnité. Quand on place une obstruction dans un cours d'eau navigable au bénéfice de tout le public, tout le public devrait supporter volontiers les inconvénients et atténuer, autant que possible, les dangers naissant de cette obstruction, sous forme de pertes et de blessures.

M. COCHRANE: Je me ferai un devoir d'étudier la question.

M. GRAHAM: J'ai demandé quelques renseignements que je désire avoir sous les yeux avant que la Chambre aborde la délibération des crédits du Grand-Tronc-Pacifique. Lundi dernier, j'ai donné avis d'une motion, qui figure au Feuilleton de la Chambre. Le ministre pourrait donner à entendre à son département que je désire une réponse, avant qu'il aborde la discussion de ses crédits. La question se rattache au relèvement des crédits et je veux savoir la raison d'être de cette majoration. Il y aura probablement un rapport d'ingénieur.

(Il est fait rapport de quelques résolutions budgétaires.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. COCHRANE propose que la séance soit levée.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Avant que la Chambre lève sa séance, je propose:

Que les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 99) touchant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Montréal et de l'Est et au bill (n° 40) concernant la compagnie terminale centrale de Montréal soient renvoyés au comité spécial des ordres permanents.

M. l'ORATEUR: Cette motion n'est guère conforme au règlement. S'il s'agit d'amendements n'intéressant pas le fond même, il n'y a pas lieu de les renvoyer au comité. Or, nous n'avons pas ces amendements sous les yeux; nous ne saurions dire s'il y a lieu de les renvoyer au comité. Le règlement veut que, si les amendements n'intéressent pas le fond, on les adopte sans les renvoyer au comité; autrement, il faut les renvoyer au comité qui a primitivement étudié le bill; ici, ce serait le comité des chemins de fer et des canaux. Réservé.

(La Chambre lève sa séance à une heure moins le quart jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 21 mars 1912.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures du matin.

Ire LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er, (bill n° 172), déposé par M. Blain, concernant la compagnie du canal de navigation de Saint-Clair et d'Erie;

Le 2e, (bill n° 173), déposé par M. Beattie, concernant le divorce d'Annie Greek Wills.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

COMMISSAIRES A L'EMPLOI DU GOUVERNEMENT.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de commissaires à l'emploi du Gouvernement conduisent des enquêtes de diverse nature?

2. Quel est le plus bas salaire, par jour, payé à un commissaire en sus de ses dépenses?

3. Quel est le plus fort salaire, par jour, payé à un commissaire en sus de ses dépenses?

M. BORDEN: On a constaté que la réponse à cette question était inexacte et il a fallu la renvoyer au département, c'est ce qui a occasionné un retard.

M. SINCLAIR: Quand l'honorable premier ministre répondra à cette question aura-t-il l'obligeance de donner les noms des commissaires, que j'ai oublié de demander?

LA GLACE ET LE CHENAL DU SAINT-LAURENT.

*M. BELLEMARE demande:

1. Est-ce que le Gouvernement a l'intention de maintenir le chenal du Saint-Laurent libre de glace ce printemps, afin d'éviter les inondations?

2. Si oui, quels sont les vaisseaux employés actuellement à ce travail?

M. HAZEN:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries s'efforce de tenir le chenal du Saint-Laurent, au cap Rouge, libre de glace.

2. Le navire de l'Etat "Montcalm". Le navire de l'Etat "Lady-Grey" sera utilisé, si c'est nécessaire.

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DU SERVICE CIVIL.

M. PELLETIER (directeur-général des Postes) propose que la Chambre se forme en comité demain pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide de modifier la loi du Service civil, en prescrivant:

1) La création d'une division du département des Postes, à être appelée service de distribution rurale, et l'emploi: a) d'un surintendant et de tels autres commis qui peuvent être requis, et qui seront nommés sous le régime de la loi du Service civil; et b) de telles personnes habiles, employés techniques, dessinateurs, et autres personnes dont les services peuvent être requis, et qui recevront une allocation quotidienne, laquelle sera fixée par le ministre des Postes;

2) La nomination de deux premiers commis à titre d'examineurs des trieurs, qui feront partie du personnel de tels inspecteurs des postes que déterminera le ministre des Postes, avec des appointements de \$1,800 lors de leur nomination, et une augmentation annuelle de \$100 jusqu'à un maximum de \$2,000.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DU TEMISCAMINGUE AU NORD D'ONTARIO.

M. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité général demain pour la discussion du projet de résolution suivant:

1. Le Gouverneur en conseil pourra accorder au gouvernement de la province de l'Ontario une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille et n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après indiqué respectivement:

(i) Pour la ligne de chemin de fer depuis North-Bay, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, jusqu'à Cochrane, sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, n'excédant pas 258 milles 8.

(ii) Pour les embranchements de chemins de fer suivants:

- a) De Englehart à Charlton, n'excédant pas 7 milles 8.
- b) De Cobalt à Kerr-Lake, n'excédant pas 3 milles 9.
- c) De la chute aux Iroquois à Timmins, n'excédant pas 36 milles 16.
- d) De la jonction de Nipissing à North-Bay n'excédant pas 2 milles 18.

2. Les subventions autorisées par la présente résolution seront payables sur le fonds consolidé du revenu du Canada, au choix du Gouverneur en conseil, et pourront être soldées sur le certificat de l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux quant aux nombre de milles construits, en telle manière et en tels montants, et subordonnément à telles conditions, s'il en est, que le Gouverneur en conseil jugera convenables.

Son Altesse Royale le Gouverneur général, ayant pris connaissance de ce projet de résolution, l'a approuvé.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION POUR ACCORDER DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. BORDEN (premier ministre) propose que demain la Chambre se forme en comité

M. PELLETIER.

général pour la discussion du projet de résolution suivant:

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de 50 p. 100 de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille:

(1) Pour une ligne de chemin de fer de 30 milles au plus, entre Liverpool et Caledonia, via Milton, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 5.

(2) Pour une ligne de chemin de fer de 228 milles au plus, de Saint-Jean à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la pointe Perry, et de deux ponts de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, l'un à ou près Mistake et l'autre à ou près Andover; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 12.

(3) A la compagnie de chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne de chemin de fer, de 28 milles au plus, depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 22.

(4) A la compagnie du chemin de fer de la baie des Ha! Ha! pour les lignes de chemins de fer suivantes:

- a) à partir d'un point situé sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près Saint-Mathias, jusqu'à la baie des Ha! Ha!, pour 20 milles au plus;
- b) depuis la jonction Labrosse jusqu'à la rivière Saguenay, en allant vers le nord à travers la ville de Chicoutimi; pour 5 milles au plus;
- c) depuis la jonction de Laterrrière, en allant vers le sud, jusqu'au lac Kenogami, en passant par le village de Laterrrière; pour 12 milles au plus;
- d) à partir d'un point sur le chemin de fer de la baie des Ha! Ha!, au village de Bagotville ou les environs, en allant vers l'est jusqu'au village de Saint-Alexis; pour 3 milles au plus;

lesdites subventions, alinéas a, c et d étant autorisées en lieu et place de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 27; et la subvention de l'alinéa b étant autorisée en lieu et place de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 19, alinéa g pour 40 milles au plus en totalité.

(5) Pour une ligne de chemin de fer de 15 milles au plus, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant

vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près le lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 26.

(6) A la compagnie du chemin de fer inter-provincial de la baie James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, à ou près Témiscamingue, jusqu'à ou vers la rivière des Quinze; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 42.

(7) A la "Canadian Northern Quebec Railway Company" pour 50 milles au plus d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 17.

(8) A la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) de Saint-Joachim, vers le nord-est, pour 62.8 au plus;

b) à partir d'un point situé à 62.8 milles au nord-est de Saint-Joachim en allant vers les Sept-Iles; pour 107.2 milles au plus; lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 25; pour 170 milles au plus en totalité.

(9) Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, à partir d'un point à ou près Montréal, jusqu'à un point à ou près le mille 837 à l'ouest de Moncton sur le chemin de fer national Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 45.

(10) A la compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson pour les voies ferrées suivantes:

a) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus;

c) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 30; n'excédant pas en totalité 275 milles.

(11) A la "Algoma Eastern Railway Company" (ci-devant la compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord), pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de ladite compagnie entre Little-Current et Sudbury et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 29, alinéas a) et c) respectivement; n'excédant pas en totalité 106 milles.

(12) A la "Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company", pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, d'Ingersoll à Stratford, ou jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand-Tronc entre Berlin et Stratford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 12.

(13) A la "Lac Seul, Portage-du-Rat and Keewatin Railway Company", pour 22 milles au plus, d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, alinéa 32.

(14) A la "Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company", pour une ligne de chemin de fer, de 51 milles au plus, depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 38.

(15) A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, à partir d'un point à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Icelandic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43, de 1906, article 1, item 27.

(16) A la "Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company", pour une ligne de chemin de fer, de 100 milles au plus, à partir de Vancouver par voie des Seconds-Narrows de Burrard-Inlet, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre , de , article 1, item

(17) A la "Kootenay Central Railway Company", pour les lignes ferrées suivantes:

a) à partir de Golden, par voie de Windermere et Fort-Steele jusqu'à un point sur le "British Columbia Southern Railway", à ou près Juke-son; n'excédant pas 175 milles;

b) à partir d'un point sur le "British Columbia Southern Railway", à ou près Caithness, en allant vers la frontière internationale; n'excédant pas 25 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 43; n'excédant pas en totalité 200 milles.

(18) A la "Kettle River Valley Company", pour une ligne de chemin de fer à partir de ou près Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article premier, item 1, pour 50 milles au plus.

(19) A la "Esquimalt and Nanaimo Railway Company", pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) de Wellington à Alberni; pour 60 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près McBride-Junction jusqu'au village de Sandwich ou vers ce village, pour 45 milles au plus;

c) à partir du village de Sandwich jusqu'à la rivière Campbell; pour 38 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 20, et par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 35; n'excédant pas en totalité 143 milles.

(20) Pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur le chemin de fer "Esquimalt and Nanaimo", près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer "Grand Trunk Pacific", au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 54; pour 100 milles au plus.

(21) A la "Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à Gibson, jusqu'à un point à ou près Minto, ainsi qu'une ligne d'embranchement depuis un point sur le chemin de fer ci-dessus mentionné jusqu'à Marysville; n'excédant pas 35 milles.

(22) A la "Great Northern Mining and Railway Company, Limited", pour une ligne de chemin de fer depuis la rivière Little à travers Belle-Marche jusqu'à Eastern-Harbour; n'excédant pas 3 milles.

(23) A la "Southampton Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Millville jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean près le pont Pokiok; n'excédant pas 13 milles.

(24) A la "Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company", pour une ligne de chemin de fer depuis les mines Drummond, à Austin-Brook, un bras de la rivière Nepisiquit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial et depuis ce point jusqu'à Alston-Point, sur le côté nord, ou jusqu'à Carron-Point, sur le côté sud de l'entrée de Bathurst-Harbour, dans ledit comté; n'excédant pas 26 milles.

(25) A la "North Shore Railway Company", pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) à partir d'un point à ou près Adamsville, dans le comté de Kent, jusqu'à un point à ou près Snowshoe-Lake, dans ledit comté, se reliant au chemin de fer "Grand Trunk Pacific"; pour 20 milles au plus;

b) depuis Beersville, dans le comté de Kent, par voie de Rexton, jusqu'à un point à ou près Richibucto-Head, dans ledit comté; pour 20 milles au plus; n'excédant pas en totalité 40 milles.

(26) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Albert-Mines, dans le comté d'Albert, par voie de Hillsborough, jusqu'à la cité de Moncton; pour 22 milles au plus.

(27) A la "Quebec Central Railway Company", pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 30 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Bellechasse, jusqu'à un point dans la paroisse de Sainte-Sabine, dans le comté de Bellechasse, pour 1.34 milles au plus;

b) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 31.34 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Bellechasse, jusqu'à un point dans le

township de Dionne, comté de l'Islet, pour 50 milles; n'excédant pas en totalité 31.34 milles.

(28) A la "Canada and Gulf Terminal Railway Company", pour une ligne de chemin de fer depuis Matane, en allant vers l'est, jusqu'au Bassin de Gaspé; pour 200 milles au plus.

(29) A la "Grand Lake and Bell River Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, à ou près la rivière Bell, en suivant de là le cours de la rivière Bell jusqu'à la baie Twenty-one Mile, une anse du Grand-Lac, ou jusqu'à Rabbit-Lake, sur la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac; pour 45 milles au plus.

(30) A la "St. Charles and Huron River Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne-mère du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, à la gare d'Indian-Lorette, de là en remontant la vallée de la rivière Saint-Charles dans une direction nord jusqu'à Stoneham; pour 7.5 milles au plus.

(31) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National-Transcontinental à ou près le mille 837, à l'ouest de Moncton, et allant dans une direction nord et nord-ouest, jusqu'à un point à ou près l'embouchure de la rivière Nattaway, sur la baie James; pour 300 milles au plus.

(32) A la "Simcoe, Grey and Bruce Railway Company", pour une ligne de chemin de fer depuis la ville d'Orillia jusqu'à ou vers Kincardine; pour 50 milles au plus.

(33) A la "Algoma Central and Hudson Bay Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à cinquante milles vers le nord à partir du raccordement de sa ligne avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer national Transcontinental; pour 65 milles au plus.

(34) A la "Rainy River Radial Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la frontière nord de l'État du Minnesota à ou près la ville de Fort-Frances jusqu'à un point sur le Lac des Bois, à ou près l'embouchure de la rivière Little-Grassy; pour 50 milles au plus.

(35) A la "Lake Erie and Northern Railway Company", pour les lignes suivantes de chemins de fer:

a) à partir de la ville de Galt jusqu'à Port-Dover; pour 58 milles au plus;

b) à partir de la ville de Paris (sur la ligne s'étendant de Galt à Port-Dover) jusqu'au village de Ayr; pour 10 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 68 milles.

(36) A la "Bruce Mines and Algoma Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur sa ligne de chemin de fer à ou près Rock-Lake-Mine, en allant dans une direction généralement nord et est, jusqu'à ou vers un point sur la ligne-mère du Canadien Pacifique près de la traversée dudit chemin sur la rivière Winneboga; pour 50 milles au plus.

(37) A la "Manitoba and North-Western Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près

Hamiota jusqu'à un point à ou près Birtle; pour 30 milles au plus.

(38) A l' " Alberta Pacific Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Cardston, en allant vers le nord-ouest par voie de Pincher-Creek, jusqu'à un point sur l'embranchement Crow's-Nest-Pass du Canadien Pacifique à ou près Lundbreck, de là vers le nord et à l'ouest des hauteurs Porcupine en gagnant Calgary; pour 100 milles au plus.

(39) A la " Burrard Inlet Tunnel and Bridge Compy ", pour les lignes suivantes de chemins de fer:

- a) à partir de la ville de Eburne sur la rivière Fraser jusqu'à un point situé à ou près l'embouchure de Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows; pour 10 milles au plus;
- b) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à Deep-Cove sur le bras nord de Burrard-Inlet; pour 5 milles au plus;
- c) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à un point sur la baie Horseshoe; pour 14 milles au plus;
- d) à partir d'un point à ou près la rue Pender dans la cité de Vancouver jusqu'à un point aboutissant au ou avoisinant le lot 264, Vancouver-nord; pour 3 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 32 milles.

(40) A la " Caribou Barkerville and Willow River Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à ou près le lac Eagle, jusqu'à un point sur la ligne Caribou à ou près la ville de Barkerville; pour 87 milles au plus.

(41) A la " Naas and Skeena Rivers Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir du golfe Nasaga ou quelque autre point sur les eaux de Portland-Inlet ou de la rivière Naas, jusqu'aux ou près les dépôts de houille anthracite sur la rivière Skeena près de la montagne Ground-Hog; pour 100 milles au plus.

(42) A la " Kettle Valley Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Penticton, sur le lac Okanagan, jusqu'à un point sur la frontière internationale; pour 50 milles au plus.

(43) A la " Calgary and Fernie Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près de la ville de Calgary, dans la province d'Alberta, en allant vers le sud-ouest, par voie de la passe Kananaskis et les sources de la rivière Elk jusqu'à ou près la ville de Fernie, dans la province de la Colombie-Britannique; pour 100 milles au plus.

(44) A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour une ligne de chemin de fer à partir de Harte, dans une direction sud-ouest, jusque dans la cité de Brandon; pour 25 milles au plus.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après énumérés, savoir:

(1) A la " Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company ", pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, au lieu de la subvention accordée

par le chapitre 63, de 1908, article 3, item 6; ladite subvention ne dépassant pas \$350,000.

(2) A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la " Calgary and Edmonton Railway Company "), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y déposé, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 63 de 1908, article 3, item 2; ladite subvention ne dépassant pas \$126,000.

(3) A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la construction et l'achèvement d'un pont sur la rivière Saskatchewan à Outlook, Saskatchewan, 15 p. 100 du montant y déposé; ladite subvention ne dépassant pas \$115,000.

(4) A la " Kettle Valley Railway Company ", pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Fraser, près de Hope, Colombie-Britannique; ladite subvention ne dépassant pas \$250,000.

(5) A la " Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company ", pour la construction et l'achèvement de tous ses ponts de chemin de fer (environ vingt en tout) sur la rivière Willow, 25 p. 100 du montant total y déposé; ladite subvention ne dépassant pas \$95,000.

(6) A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine, à Brandon, 15 pour 100 du montant y déposé; la dite subvention n'excédant pas \$20,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de \$25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

- a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

- b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou
- c) d'après les évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou
- d) dans les cas des alinéas b) et c), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1912 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder à d'autres compagnies des droits de circulation des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin

de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au Gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ses services, le Gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à 3 p. 100 par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ses chemins de fer ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût

Fde son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de \$3,200 par mille, plus une quotité de 60 p. 100 de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de \$3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de 40 p. 100 ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la

compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu—

- a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à \$18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;
- b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;
- c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de \$6,400 par mille.

—Son Altesse Royale le Gouverneur général, mis au courant de ce projet de résolution, a bien voulu y donner son consentement.

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE CANADIAN-NORTHERN-PACIFIC.

M. BORDEN (premier ministre) propose que, demain, la Chambre siège en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

1. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de \$12,000 par mille à la "Canadian Northern Pacific Railway Company", pour aider à la construction d'un chemin de fer depuis un point à la passe de la Tête-Jaune jusqu'à Vancouver et à l'embouchure de la rivière Fraser, n'excédant pas 525 milles.

2. Ladite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada et pourra, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payée comme suit:—

- a) lors de l'achèvement des travaux subventionnés ou
- b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion du coût de ladite section complétée relativement au coût de toute l'entreprise; le coût pour les fins de ce paragraphe devant être déterminé par le Gouverneur en conseil; ou
- c) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres; ou
- d) dans le cas des alinéas b) et c) partie d'une manière, partie de l'autre.

3. Ledit chemin de fer, à moins qu'il ne soit déjà commencé, sera commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1912, et sera complété dans un délai raisonnable, n'excédant pas quatre ans à dater du dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, et sera aussi construit conformément aux descriptions, conditions et devis approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un

contrat entre la compagnie et le dit ministre que ce dernier, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par les présentes autorisé à conclure. Le tracé du dit chemin de fer sera sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

4. Ladite compagnie, ses successeurs et ayants droits, et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant le dit chemin de fer en tout ou en partie, devra, chaque année, fournir au gouvernement du Canada le transport des hommes, matériaux et malles sur la partie du chemin de fer pour laquelle elle a reçu la dite subvention, et chaque fois, qu'elle en sera requise, devra procurer des wagons-poste convenablement équipés pour ce service postal, et ce transport et service sera exécuté aux taux qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera exécuté et la compagnie qui l'exécutera, et dans le cas de différend, alors aux taux qui seront approuvés par le bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada; et pour pourvoir au paiement de ces servitudes, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent, par année, sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu des présentes.

5. En ce qui concerne le chemin de fer pour lequel ladite subvention est accordée, la compagnie qui en aucun temps en aura la propriété ou l'exploitation devra, lorsqu'elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation ainsi que ses recettes.

6. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition de la subvention autorisée, par les présentes, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués en Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

—Son Altesse Royale le Gouverneur général, mis au courant de ce projet de résolution, a bien voulu y donner son consentement.

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES PONTS DE CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. BORDEN (premier ministre) propose que, demain, la Chambre siège en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

1. Sa Majesté au nom de la Puissance, du Canada, ci-après nommée la Puissance, pourra aider à la construction a) d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Andover, dans le comté de Victoria, dans la province du Nouveau-Brunswick; b) d'un pont de chemin de fer sur la rivière

Saint-Jean à ou près Mistake, dans le comté de King, dans la dite province; et c) d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la Pointe Perry, dans le dit comté de King,—lesquels ponts doivent être construits par une compagnie ci-après appelée la Compagnie de Ponts, constituée par la législation de la dite province pour la construction des dits ponts et garantissant le principal des obligations de la dite Compagnie de Ponts pour un montant n'excédant pas le coût (à être établi à la satisfaction du Gouverneur en conseil) des dits trois ponts, mais ne dépassant pas en réalité la somme principale de un million de piastres ainsi que l'intérêt sur les dites obligations à quatre pour cent payable semestriellement pour une période n'excédant pas cinquante ans à dater de l'émission de ces valeurs garanties, et pourvoir au paiement de l'intérêt sur les dites obligations pendant les quinze premières années de la dite période.

2. Les dites valeurs seront garanties par un Acte de trust par voie de mortgage ou de charge en faveur d'un ou plusieurs fiduciaires approuvés par le Gouverneur en conseil, et le dit acte de trust constituera un premier mortgage ou une première charge sur lesdits ponts ou toute autre propriété réelle ou personnelle, et tous droits, privilèges, franchises et pouvoirs qui pourront en aucun temps appartenir à la Compagnie de Ponts ou dans lesquels la Compagnie de Ponts pourra en aucun temps avoir quelque intérêt.

3. La nature des valeurs à être garanties suivant que susdit et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions de l'acte de trust qui doit en assurer le remboursement, et les époques et le mode d'émission des valeurs et la disposition des sommes à être ainsi prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets des dits ponts ainsi aidés et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être celles qu'approuvera le Gouverneur en conseil; et ces termes, dispositions et conditions peuvent être inclus dans cet acte de trust suivant que le Gouverneur en conseil le juge à propos ou nécessaire.

4. Ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, la Puissance sera responsable comme garant, du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité de leur teneur, et ce remboursement et ce versement deviendront une charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et la dite garantie ou les dites garanties, ainsi signées, seront une preuve évidente que les prescriptions relatives aux valeurs garanties et à l'Acte de trust et à toutes matières s'y rapportant ont été remplies.

5. Les taux et péages établis par la Compagnie de Ponts en ce qui concerne aucun des dits ponts ainsi subventionnés devront, avant d'être exigés ou prélevés par la Compagnie de Ponts, être d'abord approuvés par le Gouverneur en conseil.

6. Toutes sommes payées par la Puissance, en exécution de la garantie établie par la présente loi seront réputées payées en extinction de l'obligation de la Puissance, mais non pas en satisfaction de celle de la

M. BORDEN.

compagnie de ponts du chef des valeurs ainsi garanties ou de tout acte de trust qui en compagnie de ponts du chef des valeurs ainsi payées seront réputées encore garanties par lesdites valeurs et ledit acte de trust, et la Puissance se trouvera subrogée dans et à tous les droits des détenteurs desdites valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par la Puissance et cette dernière prendra en tous points, à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance.

7. Lesdits ponts ainsi subventionnés seront construits par la compagnie de ponts conformément aux plans et devis approuvés par le Gouverneur en conseil, et la construction ainsi que les matériaux qui y seront employés et le mode de construction seront subordonnés à la direction et à l'inspection d'un officier de la Puissance et conformes aux plans et devis ainsi approuvés.

—Cette résolution ayant été soumise à son Altesse Royale le Gouverneur général, son Altesse a bien voulu y donner son consentement.

(La motion est adoptée.)

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. LEMIEUX: Je désire demander à l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) de vouloir bien être assez bon de faire déposer, avant que la Chambre soit appelée à discuter ses crédits, un rapport qui a été demandé le 22 janvier concernant la révocation de marchés pour le transport des dépêches et, de plus, un rapport concernant les destitutions dans les différentes provinces, demandé à peu près vers la même date.

M. PELLETIER (directeur-général des Postes): Un de ces rapports sera bientôt terminé, je ferai tout ce qui sera possible pour déposer les deux sans retard.

ABATAGE DE CHEVAUX VENANT DES ETATS-UNIS.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur une question urgente. La dépêche suivante de Moosejaw est publiée dans les journaux:

IMPORTATION DE CHEVAUX.

Moosejaw (Sask.), 13 mars.—L'abatage d'une grande quantité de chevaux importés par les colons américains au Canada que les inspecteurs du Gouvernement soupçonnaient atteints de la morve, fera le sujet d'un échange de notes entre les deux pays. Le semaine dernière les inspecteurs du gouvernement ont abattu un grand nombre de chevaux appartenant à des cultivateurs de l'Iowa et du Minnesota, que l'on disait atteints de la morve, mais qui ne souffraient, dit-on, que de la fièvre causée par le transport en chemin de fer. Les propriétaires se sont adressés à Washington. On craint que lorsque l'on apprendra dans les Etats-Unis cet abatage considérable de chevaux américains, l'immigration dans les provinces de l'Ouest n'en soit retardée.

C'est une nouvelle très alarmante, et je serais heureux que le ministre fasse connaître les faits à la Chambre, car je n'ai aucun doute que la nouvelle est exagérée.

M. BURRELL: Oui, cette nouvelle est un peu exagérée. Les techniciens du département étudient présentement la question, et jusqu'à ce que nous ayons leur rapport il ne serait peut-être pas bon de discuter les détails de cette question.

Je puis dire cependant qu'un certain nombre de ces chevaux venant de l'Iowa furent conduits aux écuries de l'acheteur ou du commerçant de chevaux, après que celui-ci eut signé le document ordinaire voulu par les règlements, et qui stipule que les chevaux devront être examinés et soumis à l'épreuve de la malléine, et que si l'on découvre, par la réaction, qu'ils sont atteints de la morve, ils seront tués ainsi que c'est la coutume. Lorsqu'il y a des doutes nous croyons qu'il est dans l'intérêt des éleveurs de chevaux canadiens de ne pas admettre de chevaux dans le pays sans les soumettre à l'épreuve immédiatement. J'ajouterai que le ministère de l'Agriculture canadien n'a pas de rapports avec les fonctionnaires des Etats-Unis et ne les reconnaît pas; nous traitons seulement avec le bureau national à Washington.

Nous avons reçu un document concernant toute cette question. Deux ou trois des fonctionnaires les plus capables du département étudient présentement les faits sous la direction du docteur Rutherford, et j'attends leur rapport prochainement. Je ne crois pas que l'affaire soit aussi grave que la dépêche paraît l'indiquer.

M. OLIVER: Je crois qu'il est important que le ministre fasse le plus tôt possible une déclaration publique, parce que je suis certain que cette nouvelle causera beaucoup d'alarme. Je crois qu'elle est exagérée. Il n'est pas bon de la laisser sans contradiction.

DRAGAGE DANS LE PORT DE SAINT-JEAN (N.-B.).

M. PUGSLEY: J'aurais une question à poser à l'honorable ministre intérimaire des Travaux publics (M. Perley). Je vois dans les journaux une demande de soumissions pour le dragage du port de Saint-Jean. Cette demande a été publiée le 16 mars, et les soumissions doivent être remises le 9 avril. La période est très courte, un peu plus de vingt jours et on exige que l'entrepreneur soit prêt à commencer les travaux dans les trente jours de l'adjudication de l'entreprise. A mon sens, c'est une question urgente qui demande l'attention immédiate de mon honorable ami

M. HAZEN: Je crois que ces soumissions ne comportent qu'un peu de dragage près

de l'un des quais et qu'il faudrait faire en toute hâte.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudra bien s'informer et me laisser savoir...

M. HAZEN: Je m'informerai.

M. PUGSLEY: Si l'entrepreneur est obligé de commencer les travaux dans les trente jours de l'adjudication de l'entreprise, cela ferme la porte à la concurrence, parce que on ne pourra amener les dragues du Saint-Laurent et des Grands lacs à Saint-Jean assez tôt.

M. L'ORATEUR: Le règlement dit que seules les questions d'urgence peuvent être discutées avant l'ordre du jour. Bien qu'il soit permis aux honorables députés de poser une question, il ne faut pas qu'ils entament une discussion, à moins que le sujet ne soit d'une urgence extrême, et toujours en se conformant à l'article 49.

M. PUGSLEY: Je crois que je ne sors pas du règlement, et peut-être que sous ce rapport je suis votre exemple passé, monsieur l'Orateur.

M. PERLEY: Je demanderai des renseignements si mon honorable ami veut bien me donner la date à laquelle les soumissions ont été demandées.

M. PUGSLEY: Le 16 mars.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

M. LEMIEUX: Je désire appeler l'attention du très honorable premier ministre sur la dépêche suivante publiée dans le "Star" de Montréal hier soir:

Ottawa, 20 mars.

Une conférence aura lieu à Ottawa d'ici à quelques jours entre les membres du Gouvernement et les représentants des compagnies de transports intéressées dans le projet de création d'un nouveau service transatlantique partant d'Halifax.

Il paraît être absolument certain que lorsque le contrat actuel finira le 1er mai, un autre service sera prêt, lequel, s'il n'est pas entrepris par un groupe de compagnies de navigation, ainsi qu'on y a songé d'abord, sera fait par une des plus puissantes compagnies de chemin de fer du Canada.

On dit que la compagnie du Pacifique-Canadien est prête à établir le service requis sans l'aide d'aucune autre compagnie. La proposition de la compagnie du Pacifique comporte l'établissement d'un service postal de cinq jours, avec trois steamers et trois trains rapides partant d'Halifax à l'arrivée de chaque steamer. Ce service mettrait Winnipeg à une semaine de Londres par la voie de l'Atlantique. Le nouveau service, qu'il soit entrepris par la compagnie du Pacifique seule ou en commun avec d'autres compagnies, recevra naturellement une subvention généreuse du gouvernement fédéral.

L'honorable premier ministre voudra-t-il dire à la Chambre si cette nouvelle est fondée.

M. BORDEN (premier ministre): Aucune conférence de ce genre n'a été décidée, et la question n'a pas encore été étudiée.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONT-REAL.

Le projet de loi (bill n° 150), déposé par M. Hazen, ministre de la Marine et des Pêcheries, est lu pour le 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. HAZEN (N.-B.): J'ai expliqué déjà que le bill a simplement pour objet de corriger une erreur typographique. Dans la loi de 1894, on a imprimé le mot "sud" au lieu du mot "est" et la même erreur a été transportée dans l'acte de 1909, de sorte que nous avons le mot "sud" dans la description du port où devrait être le mot "est" pour que la description soit exacte.

Rapport est fait du projet de loi.

2e DELIBERATION DU BILL CREANT LE CONSEIL DE BIOLOGIE DU CANADA.

L'ordre du jour appelle l'étude d'un amendement fait par le Sénat au bill (n° 118) créant le conseil de biologie du Canada.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le texte adopté par cette Chambre disait que les représentants de certaines universités mentionnées dans le bill constitueraient le conseil, c'est-à-dire les représentants des universités déjà représentées dans le conseil. Il était décrété aussi que les représentants de telles autres universités qui peuvent se livrer à des travaux de recherches biologiques pouvaient être ajoutés à ce conseil par le ministre. Le Sénat a cru qu'il était mieux de faire disparaître les noms de toutes les universités mentionnées dans le bill, et de décréter que le ministre nommera lui-même les représentants. On a pensé que le bill donnait un avantage indu à certaines universités aux dépens d'autres, qui probablement se livrent tout autant à des travaux de recherches biologiques.

(L'amendement est lu une 1re et 2e fois et adopté).

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA VENTE DES CASERNES DE FORT-OSBORNE.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide: a) de confirmer un décret en conseil, en date du 17 février 1912, autorisant la vente et le transfert à la province du Manitoba, moyennant la somme de \$200,000, de certains immeubles dans

M. LEMIEUX.

la ville de Winnipeg, comprenant les casernes du Fort-Osborne et la propriété de la salle d'exercice militaire; b) d'autoriser une convention avec ladite province en conformité des conditions portées audit décret; c) d'autoriser l'emploi du produit de telle vente aux fins d'acheter un terrain et d'y construire des édifices devant servir de salles d'exercice militaire et d'arsenaux pour la milice active de ladite ville; et pour des casernes et autres fins militaires dans cette ville ou ses environs.

M. HUGHES (ministre de la Milice et Défense): Aux termes de la convention qui nous transférait la propriété des terres de la compagnie de la baie d'Hudson, le gouvernement du Dominion était autorisé à faire l'acquisition dans certaines localités, pour le compte du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial, de certains terrains restés la propriété de la compagnie de la baie d'Hudson.

A Winnipeg l'acquisition d'un terrain assez vaste fut ainsi effectuée. La partie septentrionale fut divisée, la moitié ayant été attribuée au gouvernement provincial, et la moitié ouest ayant été cédée à bail à l'université du Manitoba. La deuxième partie attenante à la première immédiatement au sud fut aussi divisée, la moitié ayant été attribuée au gouvernement provincial pour les édifices du parlement et la résidence du lieutenant-gouverneur, tandis que la moitié ouest fut utilisée pour la salle d'exercice et les casernes. La salle d'exercice, qui était assez convenable au moment de sa construction, est tombée plus ou moins en ruines, et ne répond aucunement aux besoins actuels, et sa mise en bon état de réparations coûterait très cher. La caserne est beaucoup trop petite pour les besoins des corps actuellement formés dans cette ville; tout champ de manœuvres fait défaut.

Le gouvernement du Manitoba trouve ses édifices du parlement trop peu spacieux, et en conséquence a demandé, ou que le gouvernement fédéral fasse l'acquisition de toute l'étendue, ou qu'il fasse don de toute l'étendue pour les édifices parlementaires et législatifs. La question a été mise à l'étude, tant par le ministre ancien que par le ministre actuel. Il y a quelques années, on a voulu régler cette affaire et diverses évaluations ont été obtenues. Les estimations furent basées sur la valeur des terrains pour fins de construction seulement, et elles s'élevèrent à \$338,000 et davantage. Cependant, on a paru perdre de vue que ni l'un ni l'autre gouvernement n'est libre de disposer de ces terrains pour d'autres fins publiques; aux termes du décret impérial, si on en disposait en vue de la construction de magasins ou de maisons d'habitation, ces terrains redeviendraient la propriété de la compagnie de la baie d'Hudson.

Le gouvernement du Manitoba n'a jamais offert plus de \$200,000 pour ces terrains; à mainte et mainte reprise, il a refusé d'en offrir davantage. Il était à même, disaient, en s'éloignant du centre de la ville, d'obtenir, pour une somme moindre, un emplacement plus convenable. A la suite de longs pourparlers, le chef de l'état-major général et moi-même nous nous rendîmes à Winnipeg, et nous examinâmes toute la question avec soin. Considérant que nous ne pouvions vendre le terrain, tout ce que nous pouvions faire, c'était de conclure un arrangement pour le transfert moyennant \$200,000, des droits de la couronne représentés par le Gouvernement fédéral aux droits de la couronne représentés par le gouvernement provincial à l'égard de ces terres.

M. PUGSLEY: Je prie mon honorable ami de nous faire connaître l'estimation de cette propriété. Je dois dire que les négociations ont eu lieu entre le gouvernement provincial et l'ancien ministre de la Milice à ce sujet, et que l'évaluation obtenue par lui dépassait de beaucoup les \$200,000 pour lesquels on propose maintenant de céder cette propriété au gouvernement provincial. J'ai ici le rapport du colonel Biggar dont je vais donner lecture pour l'information du comité:

Note relative à la vente projetée du casernement de Fort-Osborne et de l'immeuble de la salle d'exercice y adjoignant au gouvernement de la province du Manitoba.

En décembre 1910, le gouvernement provincial entama des négociations avec le Gouvernement fédéral en vue du transfert de ces propriétés par celui-ci à celui-là. La question fut mise à l'étude par le conseil des ministres, et il fut décidé que le colonel J. Lyons Biggar, directeur des transports et approvisionnement, se rendrait à Winnipeg pour élucider toute la question des valeurs et en faire rapport.

Le colonel Biggar se rendit à Winnipeg sur-le-champ et le 10 janvier fit rapport du résultat de diverses évaluations variant entre le chiffre de \$338,000 à \$688,700. (Pour plus de détails, voir son rapport annexé ci-après et marque "A".)

Il fut décidé le 15 février 1911 de demander à la province, eu égard à ce que coûterait l'érection de nouvelles casernes, et d'une nouvelle salle d'exercice, ainsi que l'achat d'un terrain en annexe à celle-ci (on jugeait que le département avait déjà un bon emplacement pour les casernes), la somme de \$1,000,000, et une lettre dans ce sens fut écrite au ministre des Travaux publics le 28 février 1911. Le gouvernement de la province refusa d'accepter cette offre.

Subséquentement il fut rédigé un rapport du conseil réduisant le prix demandé à \$500,000. Toutefois, ce rapport ne fut pas soumis au Gouverneur en conseil.

Peu de temps après que le Gouvernement actuel se fut constitué, la question revint sur le tapis, et le 17 février dernier un décret en

conseil fut rendu autorisant la vente de l'immeuble à la province moyennant la somme de \$200,000. (Voir le texte du décret en conseil, pièce "B" ci-annexée).

Le titre du Dominion aux immeubles de Fort-Osborne et de la salle d'exercice lui vient de l'ordre en conseil impérial émis le 23 juin 1870, en vue de l'annexion de l'île de Rupert au Dominion, lequel décret en conseil autorise le Dominion à s'attribuer, sur tout terrain resté la propriété de la compagnie de la baie d'Hudson, et sans compensation, toute étendue dont on pourra avoir besoin pour des fins politiques, mais n'excédant pas un vingt-cinquième de la superficie totale du terrain dont cette étendue est détachée.

Par décret en conseil en date du 22 janvier 1872, le Gouvernement fédéral a affecté à des fins publiques (fédérales et provinciales), sous l'empire du décret en conseil indiqué ci-dessus, une étendue de 50 acres détachée d'un terrain de 500 acres, réservé pour la compagnie de la baie d'Hudson, et le 10 avril 1874, un décret en conseil fut rendu accordant au gouvernement du Manitoba la moitié est des 50 acres affectées. L'autre moitié est le terrain qu'on propose de vendre au gouvernement provincial, du moins l'intérêt que le Dominion y a, moyennant la somme de \$200,000.

La liste d'évaluations suivantes y est annexée:

E. H. Ederson et Cie..	\$377,000
M. Macdonald..	338,000
W. Allan, d'Allan et Kellum..	460,125
Colonel Thompson, de Thompson et Jamieson..	556,000
M. Kennedy..	498,600
M. Young, estimateur du Canada Life..	516,750
M. George Pope, estimateur du Grand-Tronc-Pacifique..	688,700
MM. Aikin et Pepler..	535,100

Puis le colonel Biggar donne sa propre évaluation comme il suit:

Valeur du terrain..	\$619,650
Moins frais d'annonces, de vente taxes et intérêt (20 p. 100)..	123,930
	\$495,720
Valeur actuelle des bâtiments..	176,799
Moins ceux qu'il aurait fallu détruire si on avait subdivisé le terrain suivant le plan..	40,724
	136,075
Total..	\$631,795

L'honorable ministre demande au comité d'autoriser la vente de cette propriété de grande valeur, estimée au bas mot à \$500,000, au gouvernement du Manitoba moyennant la somme de \$200,000.

M. HUGHES (Victoria): Ce n'est pas une vente, il ne nous est pas permis de la vendre.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre fait erreur en ce moment. Cette propriété appartient au Gouvernement fédéral pour fins publiques, il est vrai, mais ces fins pu-

bliques sont les fins du Dominion canadien. C'est dans ce but qu'on en a fait l'acquisition; et on se propose maintenant de transférer cet immeuble d'énorme valeur dans le cœur même de la ville de Winnipeg, à la province du Manitoba, moyennant la somme de \$200,000. Personnellement, je ne m'oppose pas à ce que nous nous montrions généreux à l'égard de qui que ce soit, mais il me semble qu'avant de demander au Parlement de faire cadeau pour ainsi dire de cette propriété, on devrait nous en fournir quelque bonne raison. La province du Manitoba n'est pas besoigneuse; cette province est parfaitement en état de payer le juste prix de la propriété dont elle a besoin pour ses propres fins, et c'est ce que l'honorable ministre, à mon avis, aurait dû exiger.

Si l'on tient à faire don de cette propriété à la province du Manitoba, qu'on le fasse, mais qu'on n'aille pas faire un simulacre de vente et se contenter du versement d'un tiers seulement de la valeur. Il me semble que la décision de l'ancien ministre de la Milice était absolument correcte.

M. HUGHES (Victoria): Lisez tout le rapport.

M. PUGSLEY: Je vais lire le reste du rapport du colonel Biggar:

Son Honneur le lieutenant-gouverneur proposa de s'en rapporter pour l'évaluation à la bourse des valeurs immobilières qui a une commission à laquelle ces questions peuvent être soumises, et dont la taxe en conséquence serait d'à peu près \$150. Dans mon entrevue avec l'honorable M. Rogers, ministre des Travaux publics, je mentionnai cette circonstance, mais il me déclara qu'il était parfaitement disposé à laisser toute l'affaire entre nos mains et que son gouvernement paierait le plein montant que nous jugerions représenter la valeur de la propriété, les plans pour l'érection d'un nouvel édifice parlementaire étant presque prêts, mais que ces travaux ne gêneraient en rien notre occupation du terrain d'ici à deux ou trois ans, vu qu'on se bornerait à fermer l'allée conduisant aux quartiers des officiers.

Maintenant, cela signifie, si je ne me trompe, que le ministre des Travaux publics a déclaré que le gouvernement provincial paierait la somme représentée par l'évaluation du colonel Biggar. Cette évaluation, comme je l'ai dit, était de \$631,795. Pourquoi alors l'honorable ministre (M. Hughes) propose-t-il de libérer généreusement le gouvernement du Manitoba de l'engagement qu'il a pris? Au lieu de prendre au mot le gouvernement du Manitoba, lorsqu'il se déclare disposé à payer le montant de l'évaluation, l'honorable ministre engage le Parlement à faire don pour ainsi dire de cette propriété à la province du Mani-

M. PUGSLEY.

toba, moyennant une somme inférieure au tiers de sa juste valeur. Je ne pense pas que cela puisse se justifier. C'est prendre l'argent qui appartient à l'ensemble de la population canadienne et en faire don à une province; c'est le pendant du don de 2 millions déjà fait par le Parlement à cette province du Manitoba; c'est le pendant de la proposition, dont la Chambre est actuellement saisie, d'un don de 2 millions à la province d'Ontario, sans la moindre justification.

M. BLAIN: L'honorable député s'oppose-t-il à ce que nous fassions ce don (si toutefois c'est un don) à la province d'Ontario?

M. PUGSLEY: J'y suis absolument opposé, et je dis que rien ne le justifie. Rien n'autorisait le Gouvernement à pratiquer une saignée au Trésor public pour faire un don de 2 millions à la province d'Ontario. Et cette province ne demande pas plus que ce qui lui revient de droit. Je ne puis me figurer que la population d'Ontario demande plus que ce à quoi elle a clairement droit. Mais c'est une autre question que nous délibérons en ce moment. Je dis que cette proposition est le pendant de celle qui a été précédemment adoptée en faveur du Manitoba. On lui a accordé 2 millions sans bonne raison, et on propose maintenant de lui transférer cette propriété qui représente pour le Dominion canadien une valeur d'au moins trois quarts de millions.

Il en coûtera à l'administration fédérale assurément plus de trois quarts de millions pour se procurer un terrain aussi bon que celui-là. Cette propriété, au cœur même de la grande ville de Winnipeg et qui vaut tant d'argent, a été cédée moyennant la minime somme de \$200,000. Et, plus que cela; malgré le rapport de M. le colonel Biggar, établissant que le gouvernement du Manitoba s'en remettait à lui du soin d'évaluer la chose, et malgré le fait d'une évaluation arrêtée à \$631,645, voici que mon honorable ami (M. Hughes) (Victoria) vient dire: "Nous ne vous prendrons pas au mot. Bien que vous ayez été prêts à payer cette somme de \$600,000 et plus, nous allons vous traiter de la façon la plus généreuse qu'il soit possible d'imaginer, et nous vous céderons cette belle propriété moyennant la somme de \$200,000." Je dis que cela est inexcusable.

M. HUGHES (Victoria): Il y a quelques années, le Gouvernement fédéral, dont mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) était alors l'un des membres, cédait à la ville de Montréal moyennant pareille somme de \$200,000 la ferme Logan et l'île Sainte-Hélène, propriétés qu'il avait le droit absolu de convertir en terrains à bâtir ou d'utiliser comme il l'entendrait. Toute cette terre aurait pu

effectivement être convertie en terrains à bâtir; mais, si la présente administration en avait la propriété, elle pourrait aujourd'hui la vendre 20 millions. Mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) n'a pas fait difficulté de concourir à cette opération. Aujourd'hui, le Gouvernement fédéral a, dans Winnipeg, une propriété qu'il détient à titre de fidéj-commis et pour des fins publiques. Pour de semblables fins et au même titre, le gouvernement provincial possède la moitié adjacente de cette propriété, dont il ne peut être vendu un seul pied pour des fins de commerce et de construction. La moitié qui appartient au Gouvernement fédéral lui a été originairement cédée à un prix minime et pour des fins publiques. Cette moitié, il la cède aujourd'hui à la province, toujours pour des fins publiques. Or, le plus haut prix que le gouvernement du Manitoba—je le tiens du premier ministre (M. Roblin), de l'honorable M. Rogers et de l'honorable M. Campbell—tout ce qu'il a jamais pensé qu'il en paierait, c'a été la somme qu'il paye aujourd'hui, \$200,000, et, si mon honorable ami avait lu le rapport d'un bout à l'autre...

M. PUGSLEY: C'est ce que j'ai fait.

M. HUGHES (Victoria): En ce cas, il y a quelque chose de très important qui m'a échappé. Le rapport, en effet, dit ceci:

La propriété à l'angle des rues Broadway et Osborne, qui appartient à M. Kennedy, est offerte à \$250 le pied. Il en a cependant vendu une partie tout récemment dans la rue Colony à \$90 le pied.

M. PUGSLEY: De qui est ce rapport?

M. HUGHES (Victoria): De M. le colonel Biggar. Il ajoute:

Ce prix de \$250 dans la rue Osborne me paraît excessif.

Ce sont là de ces évaluations extravagantes comme savent en faire les agents d'immeubles de Winnipeg, qui basent leurs calculs sur la valeur que le terrain peut avoir s'il est utilisé pour des fins commerciales, des fins de spéculation. Supposez que nous ayons pu faire de même, et, en ce cas, les règlements nous obligeaient à vendre les terrains à l'enchère. Dans les circonstances, la cession à la province, de cette propriété moyennant \$200,000 est une opération absolument honnête, étant donné que la propriété continue d'appartenir à la couronne et ne fait que passer des mains du Gouvernement fédéral dans celles du gouvernement provincial.

M. PUGSLEY: Combien coûtera au Dominion l'acquisition d'une propriété où il érige les bâtiments destinés à remplacer ceux qu'il va perdre.

M. HUGHES (Victoria): Il nous reste un acre et demi d'un terrain auquel je

pourrais ajouter 5 autres acres et y bâtir une salle d'exercice meilleure que la présente et tout aussi bien située, moyennant \$80,000. Quant à un emplacement pour les casernes, je puis l'obtenir avec la moitié des \$200,000. Pour cette somme, je puis acheter 100 acres de terre en un lieu commode et y construire des casernes de beaucoup supérieures aux bâtiments actuels. Je ne dis pas que ces nouveaux bâtiments suffiront aux besoins de la troupe, mais je puis remplacer les bâtiments actuels en prenant \$150,000 sur la somme de \$200,000.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami parle de 5 acres qu'il pourrait obtenir, mais n'y a-t-il pas 25 acres?

M. HUGHES (Victoria): Mon honorable ami a spécialement mentionné la salle d'exercice, et c'est à cela que j'ai répondu. Nous avons un terrain d'un acre et demi, à quoi nous pourrions ajouter 5 autres acres, et y bâtir, au cœur de Winnipeg, une salle d'exercice bien mieux située que le bâtiment actuel, moyennant \$80,000. En construisant cette salle d'exercice, il nous faut penser à y ajouter de l'espace pour quatre régiments, outre une batterie et d'autres corps. Je prierais mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) de se rappeler l'opération à laquelle il a concouru il y a quelques années lorsque le Gouvernement a vendu pour \$200,000 la ferme Logan et l'île Sainte-Hélène, alors que, s'il avait gardé cette propriété, il en pourrait obtenir aujourd'hui un million en la vendant pour des fins de construction.

M. PUGSLEY: Quand il fut décidé de céder à la ville de Montréal l'île Sainte-Hélène, je pense que je ne faisais pas partie du cabinet. Cette opération a eu lieu il y a plusieurs années. Mon très honorable ami le chef de l'opposition me dit qu'il y a peut-être dix ans de cela.

Mon honorable ami sait que la propriété à Winnipeg, de même qu'à Montréal, et surtout dans la banlieue, vaut aujourd'hui le quintuple peut-être de ce qu'elle valait il y a dix ans.

M. HUGHES (Victoria): Il y a dix ans, la même propriété à Montréal se serait vendue 5 millions.

M. PUGSLEY: Qu'il en soit ce que l'on voudra, ce n'est pas de cela qu'il s'agit pour le moment. De petite ville qu'elle était il y a dix ans, Winnipeg, ainsi que le sait l'honorable ministre, est devenu une ville de 175,000 âmes.

M. HUGHES (Victoria): La moitié seulement de la population de Montréal à l'époque où cette propriété a été vendue.

M. PUGSLEY: L'honorable député sait qu'à Montréal la propriété a plus d'une fois haussé de valeur. Il sait de même, aussi bien que moi, puisqu'il a été là, que

cette propriété à Winnipeg est magnifique. Combien d'acres se propose-t-il de vendre?

M. HUGHES (Victoria): Nous ne vendons rien; nous cédon au gouvernement provincial les droits du Gouvernement fédéral à une propriété qui appartient à la couronne.

M. PUGSLEY: Combien d'acres?

M. HUGHES (Victoria): Douze acres et demi.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre fait erreur. Au dire de ce rapport, c'est 25 acres.

M. HUGHES (Victoria): Non pas.

M. PUGSLEY: Que l'on me permette de relire le rapport:

Par décret en conseil en date du 22 janvier 1872, le Gouvernement fédéral a affecté à des fins publiques (fédérales et provinciales), sous l'empire du décret en conseil indiqué ci-dessus, une étendue de 50 acres détachée d'un terrain de 500 acres, réservé pour la compagnie de la baie d'Hudson, et le 10 avril 1874, un décret en conseil fut rendu accordant au gouvernement du Manitoba la moitié est des 50 acres ainsi affectés. L'autre moitié est le terrain qu'on propose de vendre au gouvernement provincial, du moins l'intérêt que le Dominion y a, moyennant la somme de \$200,000.

C'est la moitié des 50 acres, c'est-à-dire 25. Pensant qu'il s'agissait de 12 acres $\frac{1}{2}$ seulement, mon honorable ami...

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député voudra bien me permettre de lui dire que, tout à l'heure, alors peut-être qu'il n'était pas à son siège, j'ai expliqué que cette propriété forme deux sections. Celle du nord a été divisée en deux moitiés, la moitié de l'est a été mise en réserve pour les bâtiments de l'administration fédérale au Manitoba; celle de l'ouest a été transférée au gouvernement de la province pour des fins publiques, à bail. La section du sud, qui contient 25 acres, a été pareillement divisée. La moitié de l'est a été prise par le gouvernement de la province pour son palais législatif et pour la résidence de son lieutenant-gouverneur; celle de l'ouest, savoir la moitié de 25 acres, c'est-à-dire 12 acres $\frac{1}{2}$, sera utilisée à cette fin-ci.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre établit ses calculs sur la base de 12 acres $\frac{1}{2}$, et, si je lui démontre que c'est bien 25 acres, peut-être doublera-t-il ses chiffres.

M. HUGHES (Victoria): Non, nous avons l'évaluation.

M. PUGSLEY: Le rapport soumis au comité par l'honorable ministre pour renseigner la députation démontre ce que j'ai dit. Je l'ai lu: il fait voir qu'il y avait en tout 50 acres, dont une moitié, celle de l'est, a été concédée au gouvernement du Manitoba; et dont l'autre moitié, celle de

M. PUGSLEY.

l'ouest, va être vendue à la province. C'est en s'appuyant sur ce rapport qu'il nous demande de décider de cette affaire, et ce rapport établit clairement que l'étendue de terrain que l'on projette de transférer au gouvernement du Manitoba est de 25 acres.

M. HUGHES (Victoria): C'est une erreur. Au reste, que ce soit 12 acres $\frac{1}{2}$, 50 ou 10 acres, le prix est là.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre dit que je n'ai pas lu dans son entier le rapport de M. le colonel Biggar. Si on veut bien me le permettre, je vais le faire. Je n'ai certainement pas eu l'intention de passer sous silence quoi que ce soit d'important en le lisant tout à l'heure. Voici ce rapport de M. le lieutenant-colonel J. Lyons Biggar, en date du 10 janvier 1911.

Pour me conformer à vos instructions, j'ai soigneusement vérifié la valeur des terres dans le voisinage des casernes du fort Osborne, à Winnipeg; j'ai consulté plusieurs agents d'immeuble sur la manière d'arriver sûrement à une appréciation juste de cette valeur. Il a été ensuite dressé un plan (pièce "A" ci-annexée) indiquant les subdivisions les plus économiques et les plus profitables à exécuter.

En examinant les registres hypothécaires et ceux de la ville, je constate que, depuis un an, il s'est fait relativement bien peu de vente dans ce voisinage. Un seul terrain paraît avoir été vendu dans la rue Colony, en face du palais législatif, et un autre dans l'avenue Assiniboine, tous deux à \$150 du pied de front. La propriété à l'angle des rues Broadway et Osborne, qui appartient à M. Kennedy, est offerte à \$250 le pied. Il en a cependant vendu une partie tout récemment, sur la rue Colony, à \$90 le pied. Ce prix de \$250 du la rue Osborne me paraît donc excessif.

Je ferai observer ici que le colonel Biggar, évidemment, n'est pas disposé à accepter cette évaluation de \$250 le pied, mais il réduit cette estimation au chiffre qui lui semble légitime, après s'être consulté avec nombre d'agents d'immeubles de Winnipeg. Il faut, en outre, se rappeler que ce rapport date d'un an, et ceux qui sont au courant des progrès de Winnipeg le savent, l'immeuble y a atteint un prix d'un chiffre bien plus élevé que l'an dernier:

J'ai été en mesure d'obtenir les opinions de nombre d'agents les plus autorisés en cette ville et les voici:

E. H. Enderton et Cie.	\$377,000
M. Macdonald.	338,000
W. Allan, d'Allan et Kellum.	460,125
Colonel Thompson, de Thompson et Jamieson.	556,000
M. Kennedy.	598,000
M. Young, expert pour la Canada Life.	516,750
M. Geo. Pope, expert pour le Grand-Tronc-Pacifique.	688,700
MM. Aiken et Pepler.	535,100

Les bâtiments sur l'immeuble figurent à la liste ci-jointe.

Voici ma propre estimation :

Valeur de la terre..	\$619,650
Frais de publicité, de vente et de transport (20 p. 100)..	123,930
	<u>\$495,720</u>
Valeur actuelle des bâtiments.. . . .	\$176,799
Moins ceux qu'il faudrait abattre en subdivisant le terrain comme il est indiqué au plan..	40,724
	<u>\$136,075</u>

Total.. \$631,795

Son honneur le lieutenant-gouverneur a suggéré de laisser le soin de faire cette évaluation à la bourse de l'immeuble où il existe un comité auquel on renvoie toutes ces questions, les frais de cette estimation étant d'environ \$150.

J'ai cité ce qu'il affirme au sujet de l'entrevue avec M. Rogers, représentant le gouvernement du Manitoba, et ces affirmations sont en contradiction directe avec l'assertion du ministre, quand il affirme que l'offre la plus élevée a été de \$200,000.

Dans mon entrevue avec M. Roberts, le ministre des travaux publics, j'ai mentionné la chose; mais il a déclaré qu'il nous abandonnait volontiers le soin de régler la question et que son gouvernement nous paierait le prix que nous jugerions légitime pour cet immeuble, vu que les plans pour l'érection d'un nouvel édifice parlementaire étaient déjà prêts; seulement l'érection de cet édifice ne nous empêcherait pas d'occuper l'emplacement pendant deux ou trois ans, puisqu'il suffirait, pour le moment, de fermer la ruelle menant au quartier des officiers.

J. LYONS BIGGAR,
Lieutenant-colonel.

J'ai cité le rapport dans son intégralité et je le demande: Est-il un seul mot, une seule phrase de ce rapport qui autorise la vente de cet immeuble pour la bagatelle de \$200,000? Voici le rapport du colonel Biggar déclarant que sur le terrain seul, qui comprend 25 acres, il y a des bâtiments valant \$176,000.

Il a offert au lieutenant-gouverneur du Manitoba, dit-il, de confier cette expertise à un comité de la bourse de l'immeuble et M. Rogers de répondre: "Non, nous ne voulons pas de pareille expertise; nous laissons l'affaire entre vos mains et nous paierons volontiers le prix que vous jugerez légitime." Et dans son rapport, le colonel Biggar déclare que la propriété vaut \$631,795. Comment, en pareille circonstance, le ministre peut-il se croire autorisé à dire au gouvernement du Manitoba: "Nous vous vendrons cette propriété de haute valeur, sur laquelle il existe des bâtiments valant \$176,000, au dire des fonctionnaires du ministère; nous vous vendrons, dis-je, ces bâtiments et ces 25 acres de terre, au centre même de la grande ville de Winnipeg pour \$200,000." Je le répète, pas un seul mot de

ce rapport n'autorise pareille chose. Le ministre, après s'être basé sur la théorie des 12 acres $\frac{1}{2}$, et constaté qu'il y en a 25, devrait réformer sa résolution et à tout le moins demander le double prix exigé. Il devrait obtenir au moins \$631,000; c'est le prix légitime de la propriété et apparemment c'est ce que le gouvernement du Manitoba consentait à payer, au dire du colonel Biggar, dans son rapport.

M. BORDEN: L'honorable député semble croire qu'en passant cette convention pour effectuer le transfert d'un immeuble de l'Etat, du Gouvernement fédéral au gouvernement du Manitoba, il faudrait le faire sur le pied d'une vente ordinaire d'immeuble. Telle n'est pas la théorie qu'on a appliquée, par le passé, en pareille matière.

En examinant les annales des ministères qui se sont succédés ici et surtout les dossiers du gouvernement précédent dont l'honorable député a fait partie, on y relèvera nombre de transactions comme celle qui a fait l'objet du débat d'aujourd'hui, alors qu'un immeuble de l'Etat a été transféré par le Gouvernement fédéral au gouvernement provincial, ou à une ville ou municipalité pour des considérations étrangères au commerce. L'honorable député ignore-t-il qu'à mainte reprise le gouvernement impérial a cédé au gouvernement canadien, tant par l'intermédiaire de l'amirauté que du ministère de la guerre, des propriétés d'une énorme valeur au pays, sur la côte de l'Atlantique et sur celle du Pacifique, ainsi que dans l'intérieur, sans demander même un seul dollar de compensation pour le transfert de ces propriétés, et cela parce qu'elles ne cessent pas d'être propriété de l'Etat, mais tout simplement parce que des mains du gouvernement impérial elles passent entre celles du gouvernement canadien, qui les détient en son propre nom?

Examinons la question de compensation. Le gouvernement canadien détient cette propriété de l'Etat qu'il utilisait et consacrait aux seuls usages de la milice, et l'Etat ne pouvait en faire l'aliénation pour des fins commerciales. Comme le savent tous ceux qui connaissent le principe de l'évaluation s'appliquant aux affaires d'expropriation, les usages auxquels un propriétaire consacre son immeuble constituent un important facteur de l'évaluation d'une propriété par le tribunal appelé à en déterminer le prix.

Ceux qui connaissent familièrement ces causes d'expropriation savent qu'à Londres même une compagnie de chemin de fer a exproprié une propriété d'une énorme valeur, en vertu d'une charte octroyée par une loi impériale, et le propriétaire de l'immeuble, ne put recevoir rien de plus qu'un schelling, compensation purement nominale. Et pourquoi? Parce que cet immeu-

ble était détenu par les propriétaires pour un seul usage, auquel il était uniquement applicable. Le propriétaire ne pouvait ni l'utiliser ni en faire l'aliénation pour des usages commerciaux, et la compagnie de chemin de fer en question obtint sans frais cet immeuble d'une énorme valeur pour elle, tout simplement parce que le propriétaire ne pouvait l'appliquer qu'à un seul usage et par conséquent, sa valeur pour des usages commerciaux, ne pouvait entrer en ligne de compte.

M. PUGSLEY: Supposons que le propriétaire de l'immeuble dise: Bien que je ne puisse appliquer mon immeuble qu'à un seul usage, je puis lucrativement l'utiliser dans ce but. N'obtiendrait-il pas la pleine valeur pour l'usage auquel il consacre lucrativement son immeuble?

M. BORDEN: Voici le principe qui s'applique ici: il faut tenir compte de la valeur de l'immeuble pour le propriétaire, et non pas pour la personne qui doit l'acquérir. L'honorable député a parfaitement raison à cet égard.

M. PUGSLEY: N'est-ce pas un splendide emplacement pour des casernes?

M. BORDEN: Par conséquent, lorsque l'honorable député cherche à appliquer à cette convention un principe d'évaluation dont la précision et l'exactitude tiennent à la valeur qu'on en peut obtenir pour des besoins commerciaux, ce n'est pas là un légitime principe d'évaluation qu'il applique. L'observation qu'il vient de formuler est une considération d'un ordre tout à fait différent et il en faut tenir compte.

Cet immeuble, dit-il, n'est-il pas utile pour l'usage auquel on l'applique en ce moment? Parfaitement et voilà pourquoi le ministre de la Milice a tenu à ce que le gouvernement du Manitoba, c'est-à-dire la couronne au nom du Manitoba, fit un paiement de \$200,000 pour cette propriété? Et pourquoi? Parce que, en examinant les immeubles de Winnipeg et du voisinage, le ministre, mon collègue, constate qu'il peut obtenir des terrains de plus grande étendue et se prêtant tout aussi bien à cet usage, pour une somme inférieure à celle qu'il reçoit du gouvernement du Manitoba pour cette propriété. Voilà sur quelle base s'appuie mon collègue.

M. PUGSLEY: Il ne nous a pas donné ce renseignement.

M. BORDEN: Je l'ai entendu faire cette déclaration, tant à l'égard de la salle d'exercice que des casernes. Le prix de construction d'une salle d'exercice compris, dit-il, il peut acquérir un immeuble pour ce double usage et y ériger un bâtiment consacré

M. BORDEN.

à un seul usage, pour une somme d'un chiffre inférieur à celle qu'il reçoit du gouvernement du Manitoba pour cet immeuble, c'est-à-dire, dans l'hypothèse où le bâtiment qu'il construit aurait les mêmes dimensions que celles données au bâtiment érigé primitivement.

M. PUGSLEY: Le premier ministre oublie que parmi tous ces bâtiments la salle d'exercice seule a coûté \$25,000. Mais il en existe plusieurs autres, les logements des officiers, les étables, la remise aux voitures, les logements réservés aux hommes mariés, les magasins, le dépôt et le reste, et bien que la salle d'exercice seule ait coûté \$25,000 les autres bâtiments érigés sur ce terrain des casernes ont coûté \$263,350.

M. BORDEN: Quant aux autres bâtiments, examinons cet argument un instant. Pour le gouvernement du Manitoba qui les acquiert, ces bâtiments n'auraient aucune valeur. Mais, s'écrie l'honorable député, ils auraient une certaine valeur pour le Gouvernement fédéral qui les a construits à bien chers deniers. Je n'ai pas été en lieu d'examiner le rapport en question et ne saurais, par conséquent, révoquer en doute l'exactitude de l'affirmation que l'honorable député puise dans ce document à cet égard.

Mais voici la question qui s'est dressée devant le ministre de la Milice: En présence des conditions qui existent aujourd'hui et de la situation qui peut surgir dans un quart de siècle ou un demi-siècle, serait-il prudent et conforme à l'intérêt public de continuer à réparer des bâtiments sur ce terrain et d'établir de manière permanente, au centre même de la ville, l'emplacement d'une salle d'exercice et de casernes? Mon collègue s'est convaincu que ni pour le moment, ni pour l'avenir, cet emplacement n'est convenable.

En conséquence et surtout parce que cet emplacement est immédiatement en contact avec les édifices du Parlement et touche aux terrains des départements administratifs de la province de Manitoba, il n'a pas semblé convenable que les casernes et la salle d'exercice continuent à rester dans cet endroit. Les chevaux doivent y être logés et la propriété pouvait devenir plus ou moins un embarras public par suite de l'usage qu'on en ferait. Prenant en considération l'intérêt public en général, tenant compte des changements qui se sont produits à Winnipeg, on a pensé qu'il était préférable que l'emplacement de ces constructions fût situé ailleurs que dans cet endroit très central qui avait été choisi quand la ville n'était qu'une très petite communauté, au lieu d'être une très grande cité comme elle l'est aujourd'hui. Aussi, mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense prenant en considération d'abord le fait que cette propriété ne peut pas être utilisée par

le Gouvernement dans un but commercial, en second lieu que la propriété avait été réservée pour l'utilité publique, troisièmement que cette propriété doit être transportée au gouvernement de Manitoba pour les besoins publics et pas pour autre chose, et enfin considérant que pour la somme de \$200,000 que mon honorable ami va recevoir comme compensation pour cette propriété, il peut se procurer un emplacement plus vaste, préférable, plus convenable et mieux situé pour le but auquel ces terrains sont actuellement employés, il me semble qu'il a eu parfaitement raison de prendre cette décision et je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami (M. Pugsley) a trouvé nécessaire de critiquer si sévèrement cette action si raisonnable. La propriété est aujourd'hui détenue par la Puissance au nom de la couronne et elle sert à des fins publiques. Ces fins publiques ne conviennent pas à la nature et à l'emplacement du terrain. Mon honorable ami le ministre de la Milice se procurera un autre emplacement plus vaste et plus convenable avec l'argent qu'il recevra du gouvernement du Manitoba, et la propriété sera toujours détenue par la couronne, non représentée par le Canada, mais par le Manitoba et sera toujours utilisée pour des fins publiques comme elle devait l'être quand elle a été réservée.

Sir EDMUND OSLER: Je ne connais rien, au point de vue militaire, de la nécessité de ce changement, mais je désire dire un mot relatif au prix du terrain. Si la propriété ne peut pas être utilisée au point de vue commercial, je ne pense pas que l'on puisse critiquer l'évaluation qui en a été faite.

Je dirai, pour donner un exemple, que le gouvernement d'Ontario voulait vendre l'hôtel du gouvernement à Toronto pour des fins commerciales, parce qu'il était devenu absolument inutilisable. Quand le moment de la mise en vente fut arrivé on s'aperçut que la propriété ne pouvait pas être vendue sans le consentement du Gouvernement fédéral, parce qu'à l'époque de la confédération apparemment, le terrain avait été réservé pour l'hôtel du gouvernement seulement. Si le Gouvernement fédéral n'avait pas donné son consentement, si le terrain avait été dans la même situation que celui de Winnipeg et n'avait pas pu être vendu pour des fins commerciales, il n'aurait pas valu \$100,000. Mais le gouvernement d'Ontario a reçu l'autorisation du Gouvernement fédéral, il a demandé des soumissions et il a vendu le terrain qui sera utilisé pour le commerce au prix de \$800,000.

L'hôtel du gouvernement a été reconstruit sur un emplacement beaucoup plus vaste et plus convenable qui a coûté \$125,000. Cela montre la différence entre la va-

leur d'une propriété qui peut être utilisée pour le commerce et d'une autre qui ne peut servir qu'à des fins publiques. Je ne connais rien de la nécessité de faire ce changement au point de vue militaire.

M. PUGSLEY: Je pense que mon honorable ami, le ministre de la Milice, n'est pas juste pour le comité. Il ne peut pas nous dire s'il a vendu 12 acres $\frac{1}{2}$ ou 25 acres. Si c'est 25 acres, cela fait une énorme différence.

M. HUGHES (Victoria): Quelle que soit la superficie, n'est-ce pas sur elle que la valeur est fixée? Nous ne vendons qu'un quart de ces 50 acres.

M. PUGSLEY: Alors le rapport et le décret du conseil que le ministre a déposés sont erronés. Avant d'adopter cette résolution, nous voulons savoir si elle est exacte. Nous avons le droit de savoir si nous vendons 12 acres $\frac{1}{2}$ ou 25 acres. J'ai le décret du conseil du 17 février dernier rendu sur la proposition du ministre de la Milice. Il dit:

Par décret en conseil en date du 22 janvier 1872, le Gouvernement fédéral a affecté à des fins publiques (fédérales et provinciales), sous l'empire du décret en conseil indiqué ci-dessus, une étendue de 50 acres détachée d'un terrain de 500 acres, réservé pour la compagnie de la baie d'Hudson, et le 10 avril 1874, un décret en conseil fut rendu accordant au gouvernement du Manitoba la moitié est des 50 acres ainsi affectés.

Cela laisse une étendue de 25 acres que l'on se propose, d'après le rapport du colonel Biggar, de vendre au gouvernement du Manitoba. Le ministre dit qu'il peut acheter 5 acres qui conviendront pour une salle d'exercice. Mon honorable ami n'a pas l'intention de faire cela. Il sait que pour donner à la milice l'installation qu'elle a sur cet emplacement cela coûterait au pays plus près d'un demi-million que de \$80,000. Il sait qu'il va obtenir un terrain afin d'y construire de nouveaux édifices pour les quartiers des officiers et des hommes et une salle d'exercice et il sait que tout cela lui coûtera près d'un million de dollars. Nous savons que les gens de Winnipeg ont en vue un terrain s'étendant depuis l'avenue Portage jusqu'à la rivière Assiniboine. Ce terrain seul coûtera un demi-million de dollars et mon honorable ami devrait pouvoir nous dire s'il a 25 acres de terre ou 12 acres $\frac{1}{2}$. Vingt-cinq acres de terre donneraient un emplacement splendide pour beaucoup d'années à venir. C'est pourquoi nous devrions savoir s'il a 25 acres ou 12 acres $\frac{1}{2}$. Si c'est seulement 12 acres $\frac{1}{2}$ il peut être désirable de changer pour un autre emplacement,

car cette superficie ne serait pas assez grande. . .

M. BORDEN: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que mon honorable ami continue sur ce sujet. S'il y a quelque hésitation sur la superficie qui doit être transportée il est juste qu'il y ait un éclaircissement. Je conseillerai donc à mon honorable ami (M. Hughes) de demander le renvoi à une autre séance, et que l'affaire soit tirée parfaitement au clair.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

OBSERVATIONS SUR LA SITUATION DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE AU CANADA.

M. BORDEN (premier ministre) propose à la Chambre siège en comité des subsides.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Avant que vous ne quittiez le fauteuil présidentiel, je désire, monsieur l'Orateur, parler quelques instants sur une question de très grande importance, particulièrement pour les laitiers et les fermiers de l'est d'Ontario et de l'ouest de Québec. Pendant longtemps ils se sont adressés au Parlement pour obtenir le redressement de certains griefs relatifs au pesage du beurre et du fromage au port de Montréal. Je n'ai pas besoin de dire que c'est là une chose importante pour une grande industrie du Canada comme est celle de la laiterie, de l'avis unanime du pays.

M. J. A. Ruddick, commissaire fédéral de l'industrie laitière et de la réfrigération, évalue les produits totaux de la laiterie, depuis 1880, à \$1,885,089,703, en prenant les exportations totales de beurre et de fromage et en y ajoutant la consommation antérieure du lait, du beurre et du fromage qu'il évalue à \$10 par tête. Il dit de plus, à propos de cette énorme quantité de lait qu'elle formerait un lac d'environ 8 milles de long, d'un mille de large et de 15 pieds de profondeur. Il alimenterait un courant de 10 pieds de large et d'un pied de profondeur, coulant à une vitesse de 3 milles à l'heure, pendant deux ans et trois mois. Si nous ajoutons au total le produit de l'industrie de nos abeilles, nous pourrions prouver que le Canada est vraiment le pays où coule le lait et le miel.

Nos statistiques d'exportation ne donnent pas une idée de la grandeur de notre industrie laitière. Mais on s'en rend compte clairement quand on considère que la production totale du lait au Canada atteint l'énorme valeur de \$100,000,000. L'augmentation toujours croissante du marché intérieur qui est évaluée à plus de \$2,000,000 par année montre la nécessité de donner à

M. PUGSLEY.

cette industrie toute la considération possible. Malgré l'augmentation de la consommation intérieure, la valeur totale de nos exportations pour 1911, en fromage, en beurre et en lait, témoigne d'une augmentation importante sur les deux années précédentes. Voici les chiffres:

1909..	\$21,996,662
1910..	23,159,336
1911..	23,709,014

Nos exportations de beurre, de fromage et de lait ont atteint leur plus haut chiffre de \$31,667,561, en 1903. Mais en comparant le total de cette exportation avec les exportations des années plus récentes, nous devons nous souvenir de l'évaluation du professeur Ruddick qui estime que la consommation de ces produits a été l'an dernier de \$25,000,000 plus grande qu'en 1903.

Si les taux d'augmentation de la consommation du beurre et du fromage continue comme dans les années dernières, et si notre production reste stationnaire, nous n'aurons pas de fromage à exporter dans dix ans d'ici. Mais je prétends qu'en s'occupant avec soin de cette industrie, nous pourrions non seulement alimenter l'augmentation du marché intérieur, mais le Canada pourra aussi maintenir sa situation enviable sur le marché anglais.

Il y a beaucoup de raisons pour encourager et protéger autant que possible cette industrie, non seulement à cause des sommes énormes qu'elle produit, mais encore par l'encouragement qu'elle donne aux fermiers pour élever les meilleures vaches laitières et pour conserver la fertilité du sol, chose très importante spécialement dans l'est d'Ontario et dans l'ouest de Québec.

L'industrie en question a aussi un droit qui mérite toute la considération de la Chambre à raison des capitaux qui y sont placés. Dans la province d'Ontario seulement, il y a 1,234,500 vaches à lait qui, évaluées à une moyenne de \$45 par tête, présente une valeur totale de \$55,552,000. Il y a dans la province d'Ontario 1,558,600 autres têtes de bétail, évaluées à \$45,000,000. La valeur totale des terres de ferme, des constructions, de l'outillage et du bétail dans l'Ontario était donnée en 1910 dans le rapport du bureau des industries, et atteignait \$1,283,410,384.

Il est naturellement impossible de dire quelle proportion de cette somme énorme peut être considérée comme engagée dans l'industrie laitière, mais on admettra avec moi, que la valeur des vaches laitières est loin de représenter le capital engagé dans cette industrie. Tout l'argent représenté par le terrain, les bâtiments et les instruments nécessaires à l'exploitation de cette industrie, représente autant de capital engagé. Le tableau suivant donne le nombre de fromageries et de beurreries dans les différentes provinces du Canada.

	Fromageries	Beurreries.	Fabriques réunies.	Stations d'écremage.	Non classés.
Ontario.....	1,105	126	.....	.....	.....
Québec.....	1,518	643	795	53	31
Colom.-Anglaise...	Néant.	19	.....	.....	.....
Manitoba.....	25	23	1	1	.....
N.-Brunswick.....	24	10	3	.....	.....
Nouvelle-Ecosse....	8	6	3	.....	.....
Ile du P.-Edouard..	17	9	20	.....	.....
Alberta.....	11	71	.....	.....	.....
Saskatchewan.....	3	15	.....	.....	.....
Totaux.....	2,711	922	822	54	31

Outre cela, il existe environ douze fabriques de lait condensé et de lait en poudre. Je tiens à donner ces chiffres, parce qu'ils démontrent, jusqu'à un certain point, l'expansion de cette industrie dans laquelle toutes les provinces sont plus ou moins intéressées.

Mes remarques s'adresseront plus particulièrement à la province d'Ontario. En 1910, les 1105 fromageries de cette province ont absorbé 1,451,244,620 livres de lait, qui ont produit 135,521,390 livres de fromage, évaluées à \$14,591,410. Les beurreries d'Ontario ont produit 12,893,650 livres de beurre, évaluées à \$3,016,135, soit une valeur totale, en beurre et en fromage, de \$17,507,545, pour cette seule saison.

Un détail intéressant, c'est que c'est dans l'est d'Ontario que se fabrique la plus grande partie du fromage, tandis que presque toutes les beurreries sont dans l'ouest. Dix comtés de l'est de l'Ontario possèdent plus de la moitié des fromageries de la province. Si on prend pour base le nombre des fromageries, la qualité et la valeur des produits, les cinq premiers comtés sont Leeds, Hastings, Glengarry, Dundas et Frontenac. Si l'est d'Ontario tient la tête dans la production du fromage, l'ouest de la province devance les autres parties de l'Ontario dans la production du beurre et les cinq premiers comtés, sous ce rapport, sont: Huron, Middlesex, Oxford, York et Bruce. Le comté d'Oxford tient un des premiers rangs dans la production du fromage et du beurre, et il devance tous les autres comtés de la province dans la production réunie de ces deux articles.

Je ne crois pas me tromper en estimant à trois millions le nombre des vaches laitières du Canada et en les évaluant à \$45 par tête, ce que je considère un chiffre très modéré, ces troupeaux représentent une somme de \$135,000,000.

On peut, peut-être, considérer l'estimation des fermes trop élevées, mais à ceux qui seraient tentés de le croire, je demande

rai s'ils tiennent compte du capital engagé, du coût de la production, du temps et de la main-d'œuvre exigés par cette industrie.

Je désire donner quelques chiffres se rapportant à la question et que certains députés croiront peut-être fantaisistes, mais je les invite à prendre un crayon et à faire le calcul eux-mêmes. Supposons qu'il faille six minutes pour traire une vache et pour arriver à cette moyenne il ne faut pas perdre de temps.

M. GRAHAM: C'est en effet un excellent moyen.

M. EDWARDS: Le temps nécessaire pour traire trois millions de vache, matin et soir, tous les jours, représenterait donc 68 ans. Si cette période est divisée en journées de travail de dix heures, cela représente 60,000 jours, et au prix de \$2 par journée de dix heures, cela représente \$120,000, uniquement pour traire les vaches deux fois par jour. Si on calcule la saison de fabrication à huit mois par année et la main-d'œuvre à \$2 par journée de dix heures, nous arrivons à la somme de \$28,000,000. Je tiens à donner ces chiffres et à les faire consigner dans les débats pour faire comprendre que le cultivateur gagne amplement chaque dollar que son fromage lui rapporte.

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

Reprise de la séance

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à une heure, certains députés paraissaient douter de l'exactitude des chiffres que je donnais; les détails que j'ai fournis concernant les fromageries et les beurreries sont extraits du rapport du bureau des industries d'Ontario pour l'année 1910, et du bulletin numéro 31 du département de l'Agriculture, de la même année. On me permettra peut-être de donner quelques autres chiffres sur la même question. Je m'efforce de faire comprendre tout le temps et le travail qu'exige l'exploitation de cette industrie. Si l'on donne une moyenne de six vaches à traire à chaque personne, on aura donc tous les matins et tous les soirs une armée de 500,000 ouvriers engagés dans ce travail. Supposons qu'un cultivateur possède vingt-cinq vaches, ainsi que la chose se rencontre souvent dans Ontario et Québec, il faudrait à une personne deux heures et demie, le matin et le soir, pour les traire. Cela représente cinq heures par jour, soit la moitié d'une journée de travail.

Ces chiffres démontrent que la belle position qu'occupe le Canada dans l'industrie laitière n'a pas été obtenue sans une dépense considérable de temps, de travail et d'argent et que ceux qui sont engagés dans cette industrie ont droit à plus de considération qu'ils n'en ont eue par le passé.

Quand on songe que le droit canadien sur le beurre n'est que la moitié de celui imposé par les Etats-Unis et que l'ancien Gouvernement proposait d'ouvrir notre marché intérieur au surplus de production du monde entier, on est forcé d'en conclure que les honorables membres de la gauche ne se sont jamais rendu compte des difficultés que les cultivateurs canadiens, engagés dans cette industrie, ont à surmonter ni des conditions désavantageuses dans lesquelles ils ont eu à lutter. A maintes et maintes reprises, durant les quinze dernières années, les représentants de l'industrie laitière ont demandé au Gouvernement de mettre fin à la criante injustice commise à leur détriment, dans le pesage de leurs produits à Montréal. En 1904 cette question du pesage du beurre et du fromage à Montréal a été discutée dans cette Chambre et la résolution suivante fut déposée par M. Pope, maintenant sénateur (page 7363) :

Cette Chambre est d'avis que les cultivateurs qui se livrent à l'industrie laitière ont malheureusement éprouvé de grandes pertes depuis plusieurs années, par suite du système défectueux toléré par le Gouvernement en ce qui concerne le pesage du beurre et du fromage au port de Montréal, et de sa négligence à pourvoir à un mode de pesage convenable, indiqué par l'enquête de M. W. G. Parmelee, commissaire royal et par son rapport en date du 22 octobre 1903; et cette Chambre regrette que depuis la date de ce rapport aucune mesure n'ait été prise par le Gouvernement pour remédier à l'état de choses signalé dans ledit rapport.

Cette résolution fut rejetée par un vote de 75 voix contre 46, et comme on peut le constater par les Débats de cette même année, tous les membres conservateurs de la Chambre votèrent en faveur de la résolution et tous les libéraux votèrent contre. Ce renseignement aidera probablement aux cultivateurs à estimer à leur juste valeur les fréquentes professions de foi des libéraux à leur égard. Je signale tout particulièrement à l'attention du Gouvernement le résultat du vote pris sur cette résolution, car parmi ceux qui ont voté en faveur de son adoption, se trouvent les noms de cinq membres du Gouvernement actuel. Cette circonstance m'encourage à croire que le Gouvernement ne manquera pas de prendre les moyens de faire cesser cette injustice.

Presque tous les ans, le député de Lambton-est (M. Armstrong), avec le talent et l'énergie que nous lui connaissons, a signalé à l'ancien Gouvernement le mode injuste de pesage en vigueur à Montréal, sans jamais pouvoir obtenir une réforme. En 1908, six cents représentants de l'industrie laitière se réunirent en congrès à Ottawa. Entre autres choses ils demandèrent :

M. EDWARDS.

L'inspection du fromage à la fromagerie.

Le pesage au point d'expédition.

Le paiement du fromage au point d'expédition et sur livraison.

En 1911 encore, une nombreuse délégation vint surtout de l'est de l'Ontario et de l'ouest de Québec, comprenant environ 800 membres, s'adressa au Gouvernement et demanda le redressement de ces griefs.

Voyons comment le pesage se faisait à cette époque et comment il se fait encore à présent. Le fromage est pesé dans la fromagerie, nulle fraction d'une livre n'est indiquée sur le colis. Dans le pesage, on accorde toujours une demi-livre pour assurer son poids. Supposons qu'un fromage mis sur la balance, pèse 80 livres $\frac{1}{2}$. Il est marqué 80 livres. Le fromage suivant pèse 80 livres $\frac{3}{4}$, soit $\frac{1}{4}$ de moins que la demi-livre. Ce fromage est marqué 79 livres. Il y a ici un excédent de poids d'environ $1\frac{1}{2}$ livre. Supposons encore qu'un fabricant expédie 500 fromages à Montréal. A l'arrivée du fromage, les préposés au pesage choisissent cinq fromages sur le lot et les pèsent. Supposons encore qu'il manque une livre sur le premier et sur le second, que le troisième pèse le poids marqué, et que le quatrième et le cinquième donnent une livre en plus. Sur ces cinq fromages il n'y a donc ni gain ni perte dans le poids. Cependant, l'acheteur à Montréal ne raisonne pas ainsi. Voici ce qu'il fait: Sur deux de ces fromages il y a une diminution d'une livre et par conséquent, il déduit deux livres du poids de chaque lot de cinq fromages, soit une réduction de 200 livres sur une consignation de 500 fromages. On ne tient aucun compte de l'excédent de poids bien qu'on déduise tous les déficits.

L'honorable député de Peel (M. Blain) me demande quelles pertes cela représente pour les vendeurs, aux prix ordinaires. Je reviendrai plus au long sur cette question, dans quelques instants, et je crois que je pourrai démontrer que cette manière de peser le fromage représente une perte très sérieuse pour les fabricants canadiens et plus particulièrement pour ceux d'Ontario et de Québec.

Est-il juste ou même raisonnable que le producteur soit tenu d'accepter, à Montréal, le pesage fait par un homme désigné par ceux qui achètent ce fromage? Trouverait-on raisonnable que le consommateur de charbon, dans la ville d'Ottawa, soit obligé d'accepter le pesage du marchand de charbon. Ce procédé serait très injuste et le public ne le souffrirait pas.

Mais c'est précisément ce qu'ont dû faire les cultivateurs et ceux qui se livrent à l'industrie laitière dans les présentes circonstances.

Je l'ai déjà dit: cette question a été débattue avec intérêt durant un certain temps. M. Charles A Bull dont l'ex-ministre de

l'Agriculture, l'honorable M. Sydney Fisher, a parlé dans les termes les plus élogieux, s'est préoccupé sérieusement durant plusieurs années de cette question importante et une correspondance volumineuse s'est échangée entre M. Bull et l'ex-ministre de l'Agriculture. Dans une lettre qu'il adressait à M. Bull en 1900, l'honorable M. Fisher disait :

Si quelque autre personne, ou vous-même désirez vous occuper d'un cas de la nature de celui que vous décrivez d'une façon générale, il est certain que nous pourrions soulever l'opinion publique au point que les gouvernements locaux devront nommer un peseur, vu que s'ils ne le font pas, je devrai moi-même faire cette nomination. Des faits tels que ceux que vous me rapportez, si on les connaissait en détail quant aux dates etc., et si on les appuyait sur des déclarations préparées avec soin et mises en ordre, mettraient l'association de l'industrie laitière et la commission du beurre et du fromage en telle posture qu'elles ne pourraient s'empêcher d'agir.

Dans cette lettre, l'ex-ministre de l'Agriculture demandait à M. Bull de lui faire un rapport détaillé de cette question et il laissait entrevoir la possibilité de susciter une agitation telle, que le ministre de l'Agriculture se trouvait forcé d'agir. A nouveau, au mois de mars 1911, l'honorable M. Fisher écrivait à la même personne ce qui suit :

Il est de la plus grande importance que vous m'adressiez, sans délai, tous les documents qui se rapportent à cette question de fraude quant au poids du beurre et du fromage.

La Chambre observera que dans toutes ses lettres, l'ex-ministre de l'Agriculture semblait demander des détails, avant d'agir. Au mois de décembre 1901, M. W. G. Parmelee, alors sous-ministre du Commerce et de l'Industrie, était nommé commissaire royal avec mission de s'enquérir des plaintes et des difficultés qui se rattachaient au poids du beurre et du fromage et de faire rapport. Alors que M. le commissaire Parmelee poursuivait son enquête à Montréal, l'honorable M. Fisher écrivait à M. Bull, qui s'intéressait grandement lui-même à cette question du poids du beurre et du fromage; entre autres choses, il lui disait: Ne vous préoccupez pas de trop de détails. Je demande aux honorables membres de cette Chambre de tenir compte de cette partie de la lettre en question et de la comparer aux déclarations antérieures de l'ex-ministre de l'Agriculture. M. Fisher écrivait encore à M. Bull au mois de juillet 1903:

Je compte sur vous pour faire votre possible afin d'empêcher que cette enquête serve de tremplin aux politiciens.

J'extrai ce qui suit du rapport du commissaire:

La question de rédiger ce rapport soulève tant de difficultés que je ne puis la résoudre, bien que je fasse de mon mieux pour engager M. Parmelee à terminer cette enquête. Vous

feriez bien, je crois, d'apaiser toutes les difficultés qui peuvent surgir, car il serait malheureux si vous en agissiez autrement.

Cette correspondance, si on n'y ajoute l'apathie de l'ex-ministre de l'Agriculture, démontre que l'ex-ministre se préoccupait grandement de l'intérêt de son parti, mais elle indique aussi un manque voulu d'intérêt à l'égard des cultivateurs, des fromagers et des beurriers du Canada.

Examinons maintenant certaines allégations de M. Parmelee, le sous-ministre du Commerce et de l'Industrie. Ainsi que je viens de le dire, M. Parmelee fut nommé au mois de décembre 1901. Il n'a présenté son rapport que le 22 octobre 1903, soit environ deux ans après la date de sa nomination. Il s'est rendu à Montréal, à Saint-Hyacinthe, à Victoriaville, à Brockville et à Cowansville où il a poursuivi la mission dont il était chargé; il a interrogé en tout 48 témoins. Les journalistes ont pu assister à ces enquêtes; après chaque séance, M. Parmelee ne leur communiquait que les renseignements qu'il croyait à propos de leur fournir. Il me semble que, si je tiens compte du fait que ce commissaire n'a interrogé que 48 témoins, il aurait pu présenter son rapport sur une question de cette importance avant qu'il ne se fût écoulé deux ans à dater de sa nomination. Les principaux griefs qu'on alléguait et sur lesquels devait rouler l'enquête de M. Parmelee, étaient les suivants:

1. Les difficultés se sont fréquemment soulevées et se soulevaient encore quant au pesage du beurre et du fromage;

2. L'association des fabricants de beurre et de fromage de Montréal retient à son service un peseur qui n'a aucune autorité d'après la loi, d'agir en cette qualité et elle demande instamment que les balances dont il se sert indiquent le plus exactement possible le poids de ces produits et que les paiements soient acceptés d'après cette donnée.

3. Les poids dont il se sert ne sont pas toujours exacts et les vendeurs se trouvent forcés d'accepter le pesage fait dans des conditions semblables, se trouvent à perdre de ce fait.

Dans son rapport, M. Parmelee faisant allusion à ce peseur, écrit:

M. John McLeod, qui s'intitule lui-même peseur public, avait été, d'après la preuve, nommé à ce poste au mois de janvier 1894 par l'association de beurre et de fromage de Montréal, ce qu'il a établi en soumettant un avis à cet effet signé par le président, le vice-président et le secrétaire de cette association. Cette dernière nie avoir eu connaissance quelconque de cette nomination, mas, dit M. Parmelee, en dépit de ses dénégations, l'association a reconnu et reconnaît encore M. McLeod en qualité de peseur officiel ayant toute l'autorité dont dispose M. Cameron. Il est certain que M. McLeod a fait la plus grande partie de ce travail de pesage et l'association a donné à entendre qu'on devrait accepter le pesage exécuté par M. McLeod.

Voici quelqu'un nommé par les personnes mêmes qui font le commerce du beurre et du fromage à Montréal où l'on expédie plusieurs millions de tinettes de beurre et meules de fromage qui passent par le port de cette ville; il est simplement naturel que ces gens-là s'attendent à ce qu'il se produise des erreurs quelquefois, de même qu'il est également naturel que les fabricants s'imaginent être l'objet d'une défaveur de la part de l'acheteur de Montréal. Je ne mets pas en doute l'honnêteté de M. McLeod, mais je dis qu'on ne doit pas s'étonner si ceux qui sont intéressés à la production du beurre et du fromage et qui sont obligés d'accepter les pesées faites par celui-là même que les acheteurs de ce produit ont choisi, se montrent quelquefois soupçonneux.

M. Parmelee ajoute:

L'association des commerçants de beurre et de fromage de Montréal a établi un règlement qui, si je ne me trompe, constitue une injustice à l'endroit du fabricant; cette règle se rapporte à la façon dont s'opèrent les soustractions de poids d'après la règle 2 adoptée par le Board of Trade, le 10 juillet 1901.

Le deuxième alinéa des règlements rédigé ainsi qu'il suit:

Le certificat doit indiquer le poids réel, mais on n'accordera pas de compensation pour pertes supportées en moyenne; les grains de deux livres et plus seront soumis à la règle 3. Une autre disposition décrète qu'on ne pèsera pas moins de cinq paquets de beurre et de fromage, ni plus que 10 p. 100 de chaque lot particulier.

Les acheteurs prétendent insister sur ce règlement dans le but d'éviter tout écart de pesée quant au beurre et au fromage qu'ils expédient en Europe. Ils affirment que si l'on tient compte de ce détail, on n'a pas le droit d'en faire subir les conséquences aux producteurs de beurre et de fromage du Canada. M. Parmelee dit, et je rappelle encore que je cite la déclaration d'un homme qui remplissait la fonction de sous-ministre du Commerce et de l'Industrie, d'un homme que l'ancien Gouvernement a choisi pour remplir la fonction de commissaire chargé de s'enquérir de tous les détails de la question:

On devrait mettre fin à cette règle et à cette coutume; lorsqu'une consignation pèse en moyenne tout le poids requis, le fabricant doit profiter de cet état de choses au lieu de perdre sur le tout quand une partie seulement ne pèse pas le poids requis.

Voilà le rapport que M. Parmelee a présenté, mais il a conseillé, en outre, au Gouvernement d'adopter une loi d'après laquelle il aurait pourvu lui-même à la nomination des peseurs requis, au lieu de permettre au Board of Trade de faire ces nominations ainsi qu'on le constate aujourd'hui.

M. EDWARDS.

Cet avis est des plus explicites, en vérité; cependant, l'ancien Gouvernement n'a tenu aucun compte de ce conseil et ne s'est pas préoccupé d'apporter remède au malheureux état de choses qui, d'après son propre commissaire, existait au port de Montréal à ce propos. Qu'on me permette de citer l'opinion d'hommes qui sont à la tête de ce commerce. Je citerai du témoignage que M. James Robertson, commissaire de l'industrie laitière, donnait au comité de l'agriculture, en 1903, ainsi qu'il est rapporté à la page 14 de l'enquête, ce qui suit:

Il va sans dire que l'acheteur de fromage saisira toute occasion favorable de contrôler le prix de cet article, c'est là son affaire. Je ne dis pas que cela soit malhonnête; mais l'acheteur compte évidemment comme faisant partie de l'exercice légitime de son commerce, cette main mise sur le prix de cet article, s'il peut l'exercer.

M. le professeur Robertson discute tous les détails de cette question et je n'ai pas besoin de citer tout ce qu'il dit. Il fait allusion, toutefois, à une certaine consignation de Saint-Hyacinthe (P.Q.); j'en profiterai pour signaler quelques-unes des difficultés que les cultivateurs doivent surmonter et quelques-uns des désavantages auxquels sont en butte ceux qui se livrent à cette industrie.

Voici:

Les commerçants de fromage qui ont acheté cet article il y a une semaine, ont maintenu le prix du fromage sur livraison à 2 cents $\frac{1}{2}$ la livre.

Il ajoute:

Dans le cas de ces fromages de Saint-Hyacinthe qui étaient légèrement moisis et qui ont été indûment mis de côté, les acheteurs ont saisi l'occasion de faire un profit aux dépens du vendeur. Si je parle ainsi, c'est parce que j'ai envoyé le lendemain quelqu'un à Montréal visiter certains magasins de gros dans le but d'acquérir ces fromages au plein prix qu'ils avaient été achetés d'abord, mais les acheteurs ne voulurent pas consentir ce marché. Nous avons acquis une certaine quantité de fromage qui avait été ainsi mis de côté; nous l'avons revendu au plein prix du meilleur fromage. On l'avait fabriqué en juillet et nous l'avons vendu au mois de décembre sur le marché de Glasgow au prix du fromage de septembre—69% du 100 livres; on l'avait acheté d'abord du fromager de Saint-Hyacinthe à 9 cents $\frac{1}{2}$.

Plus loin il dit:

Je ne puis trop faire observer que ce petit jeu de courir après les fabricants de fromage et d'abaisser, sous des prétextes fallacieux, le prix du fromage, occasionne beaucoup de préjudice à cette industrie. Autant que nous avons pu le faire, nous avons enrayé cette pratique l'année dernière.

Si je ne me trompe, le représentant de Lennox-et-Addington (M. Paul), qui s'oc-

cupe d'industrie laitière et est propriétaire de plusieurs fromageries, s'est cru lui-même obligé, dans son propre intérêt et à cause de l'insuffisance du poids indiqué à Montréal, de changer de système, de vendre directement en Angleterre et non plus à Montréal. Au cours des quatre dernières années, jugeant qu'on en usait mal à leur égard les propriétaires de 300 fabriques se sont constitués en association dans le but de se protéger mutuellement contre d'aussi injustes réductions de poids.

Je disais tantôt que j'ai par devers moi des données à l'aide desquelles je pourrais démontrer que les procédés des acheteurs de Montréal font perdre des milliers de dollars aux cultivateurs et aux exploitants de l'industrie laitière; or, voici un tableau faisant voir la quantité de fromage qui s'est exportée de Montréal au cours des onze dernières années: le poids de la meule est censé être de 82 livres, et le prix indiqué est celui de chaque année. Les données que je vais fournir, j'ai les ai recueillies dans le volume que je tiens en ce moment à la main et dont le titre est: "Produits canadiens exportés du port de Montréal, et Revue financière de l'année 1911." Ces données se rapportent à la période comprise entre les années 1900 et 1911 inclusi-

vement. Croyant qu'elles intéresseront les membres de la Chambre, je les ferai consigner aux Débats.

Année.	Nombre de meules.	Prix à la meule.	Valeur.
		\$ c.	\$
1901.....	1,791,613	7 00	12,541,291
1902.....	2,109,171	8 50	19,927,000
1903.....	2,395,932	9 00	21,563,338
1904.....	2,114,639	6 80	14,379,545
1905.....	2,121,101	8 50	18,029,358
1906.....	2,227,838	9 40	20,941,677
1907.....	1,973,417	9 50	18,747,461
1908.....	1,785,696	9 60	17,142,681
1909.....	1,872,315	9 20	17,225,293
1910.....	1,892,235	8 80	16,651,668
1911.....	1,810,666	9 84	17,816,953
	22,094,623		192,966,270

J'ai par devers moi les rapports d'une trentaine de fromageries de diverses parties de l'est d'Ontario et de l'ouest de Québec. Ces rapports indiquent comme suit la production des fabriques et les pertes qu'elles ont subies du chef de l'insuffisance du poids attribué à Montréal.

	Production.	Défalcations.
Kinburn Cheese and Butter Association	49 tonnes.	410 liv.
Fromagerie de Victoria	983 meules.	529 liv.—52 liv. p.meule
Fromagerie de Thurso No. 3.	48,816 liv.	590 liv.—99 " "
Pine Grove		212 liv. en '10.
Pine Grove		287 liv. en '10.
Glen Norman		331 liv. en '08.
Glen Norman		538 liv. en '09.
Glen Norman		1,031 liv. en '10.
Royal	598 meules.	473 liv. en '09,
		(79 liv. par meule)
Royal	681 "	761 liv. en '10.
		(11 liv. par meule)
Fromagerie de Diamond,		200 liv. en '09.
Fromagerie de Diamond,		300 liv. en '10.
Fromagerie de Glasgow,		566 liv. en '10.
Springhill No. 2	110 meules.	844 liv. en '10.
		(767 liv. par meule)
North Osgoode		817 liv. en '10.
C. W. No. 1		1,166 liv. en '09.
C. W. No. 1		3,344 liv. en '10.
Silver Creek	490 meules.	311 liv. en '10.
		(63 liv. par meule)
Canada		322 liv. en '10.
Fromagerie de Direlton, défalcation		136 liv. en '08.
Fromagerie de Direlton, défalcation		80 liv. en '09.
Fromagerie de Direlton, défalcation		1,228 liv. en '10.
Fromagerie de Sandringham défalcation en	1910—1,376 liv. à 10'81,	\$149.57
" " "	1909—1,076 liv. à 11'36,	\$122.23
" " "	1908—2,429 liv. à 11'81,	\$286.86
" " "	1907—1,377 liv. à 11'60,	\$159.73
" " "	1906—1,615 liv. à 11'84,	\$166.21
" " "	1905—1,065 liv. à	\$118.94
" " "	1904—1,995 liv. à 8'33,	\$166.18
" " "	1903—1,214 liv. à 10'39,	\$126.13
" " "	1902— 995 liv. à 10'10,	\$109.45
Fromagerie de Elmdale—année	1910— 783 liv. à	\$ 86.13
année	1909—	\$ 78.43

La liste ci-dessus fait voir que la fromagerie Victoria a perdu .52 de livre par boîte sur une production totale de 983 meules; la fromagerie n° 3 de Thurso, .99 sur une production de 595 meules, la Royal, 79 sur 598 boîtes en 1909, et 1.11 livre sur 681 meules; la fromagerie de Springhill, n° 2, 7.67 sur une production de 490 meules, et la Silver-Creek, 63 sur un rendement de 490 meules. Les six cas que je signale là accusent, du chef de l'insuffisance du poids attribué, une perte moyenne de plus d'une livre par meule. Lorsque je déduisais cette moyenne de la quantité de fromage qui s'exporte du port de Montréal, j'obtins un résultat qui, je dois l'avouer, me renversa littéralement. Je serai bien aise que l'on discute mes données.

Si l'on applique la perte moyenne d'une livre par meule de fromage à la quantité de fromage exporté du port de Montréal au cours des onze dernières années, on obtient les résultats suivants:

—	Livres défalquées.	Meules.	Prix à la meule.	
			\$ c.	\$
1901.....	1,791,613	21,848	7.00	152,936
1902.....	2,109,171	25,720	8.50	218,620
1903.....	2,395,932	29,218	9.00	262,962
1904.....	2,114,639	25,788	6.80	175,358
1905.....	2,121,101	25,867	8.50	219,869
1906.....	2,227,838	27,168	9.40	255,379
1907.....	1,973,417	24,066	9.50	228,627
1908.....	1,785,696	20,557	9.60	197,347
1909.....	1,872,315	22,833	9.20	210,063
1910.....	1,892,235	23,076	8.80	203,068
1911.....	1,810,666	22,081	9.84	217,277
Total...	22,094,623	268,222		2,341,506

On voit par là que les cultivateurs et les exploitants de l'industrie laitière, ceux de l'est d'Ontario et de l'ouest de Québec notamment, ont subi une perte réelle de \$2,341,506 du chef de l'insuffisance du poids attribué à Montréal. Voilà qui mérite et ne saurait manquer de fixer l'attention du ministre de l'Agriculture et du Gouvernement. Je ne crois pas que l'on puisse trouver rien à reprendre à mon raisonnement. Je crois avoir fait montre d'impartialité et, à mon avis, mes données sont d'une exactitude incontestable: elles font voir que grâce au mode de pesage qui prévaut actuellement à Montréal et qui y prévaut depuis de longues années, les cultivateurs du Canada et les exploitants de l'industrie laitière ont subi, au cours des onze dernières années et sur le fromage seulement, une perte de \$2,341,506.

M. EDWARDS.

Je m'abstiendrai de parler du beurre, car c'est à la question du fromage que je m'intéresse tout particulièrement. Il n'existe pas de fabrique de beurre dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, mais on y compte plusieurs fromageries. Aux yeux de mes commettants aussi bien que de la population d'Ontario, de Québec et des autres provinces, l'état de choses que je signale est d'une très réelle gravité.

Je tiens aussi à dire un mot des pertes qu'occasionne chaque année la faillite de quelque exportateur de fromage. En 1909, c'était la maison A. W. Grant qui faisait faillite; en 1910, c'était la maison Fowler et la maison McGillis. Les fabriques qui perdirent le plus dans ces deux dernières faillites furent celles des comtés de Carleton, Russell, Glengarry et Renfrew, ainsi que celles des townships de l'est. Une fromagerie du comté de Carleton y perdit \$1,868, et une autre \$1,413; certaine fromagerie du comté de Renfrew perdit \$1,490, et une de celles du comté de Glengarry, \$668. Quand McGillis se mit à acheter le fromage, en 1910 son capital ne se chiffrait pas même à \$3,000, y compris la valeur des bâtiments et des terrains nécessaires à son commerce. En 1911, la faillite de la maison McCullough faisait perdre plus de \$5,000 aux seuls cultivateurs du comté de Prescott. Quelques années auparavant, la faillite des maisons Thompson et Waddington avait occasionné des pertes dont le chiffre s'élevait à plus de \$1,000,000.

Le chef de l'une des plus grandes maisons de Montréal faisant l'exportation du fromage, M. A. A. Ayer, disait à Picton, en janvier 1908:

Il y a à Montréal quatre maisons qui font le commerce du fromage depuis 25 ans; il n'y en a qu'une seule qui le fasse depuis 40 ans, et je pourrais nommer 30 ou 40 maisons qui ont fait faillite depuis ce temps-là; c'est donc dire qu'il y a, en moyenne, une faillite par année.

Je ferai donc respectueusement observer au ministre de l'Agriculture qu'il y aurait lieu d'aviser aux moyens de mettre les cultivateurs et les exploitants de l'industrie laitière à l'abri des pertes qui résultent chaque année de l'insolvabilité de certains acheteurs de fromage. Sans vouloir tracer de ligne de conduite au législateur, je dirai que l'on pourrait établir une loi semblable à celle qui régit le commerce du grain au Manitoba. Les acheteurs de fromage devraient être tenus de fournir des garanties ou cautionnement répondant de la valeur de leurs achats.

J'aimerais aussi à faire quelques observations sur le travail accompli au cours de ces années dernières en matière de contrôle des vaches laitières.

Les résultats obtenus jusqu'à présent démontrent clairement la possibilité d'aug-

menter de 2,000 livres le rendement annuel de chaque vache. En plusieurs cas où cette pratique dure depuis quelque temps, l'augmentation a été beaucoup plus forte. Il n'est pas rare que la production moyenne du lait atteigne 3,500 à 8,000 livres, et même 10,000 livres. Cependant, si l'augmentation n'était que de 2,000 livres, elle procurerait annuellement \$30,000,000 de plus aux cultivateurs et aux laitiers.

Cela corrobore ce que j'ai dit antérieurement: qu'à mon avis, si on s'occupait comme il convient de l'industrie laitière au Canada, nous pourrions non seulement continuer à satisfaire à la demande domestique sans cesse croissante, mais aussi conserver nos avantages sur le marché anglais. Si je touche à ce sujet c'est que, il y a quel- que temps, je me suis rendu auprès du ministre de l'Agriculture (M. Burrell) et j'ai insisté sur l'importance et l'opportunité de nommer quelqu'un qui ferait ce travail dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, et que je suis bien aise de dire qu'il a écouté ma prière et nommera ce fonctionnaire.

Je désire féliciter l'ancien Gouvernement de ce qu'il a fait à ce sujet; ceci est une division très importante des services administratifs, mais je crois avoir raison de reprocher à l'ancien Gouvernement son inaction relativement au pesage du beurre et du fromage dans le port de Montréal. J'ai tenté de soumettre à la Chambre les motifs qui m'engagent à croire que le Gouvernement actuel devrait prendre des mesures, et j'espère que le présent ministre de l'Agriculture et ses collègues du ministère reconnaîtront l'importance de cette question, l'étudieront à fond et sans tarder, et que, dans un avenir rapproché, il fera cesser l'injustice dont nos laitiers et nos cultivateurs ont souffert pendant si longtemps et qui leur a causé tant de dépenses et de pertes.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): Monsieur l'Orateur, je veux simplement approuver l'attitude du représentant de Frontenac sur cette importante question. La Chambre, j'en suis certain, lui sait gré des renseignements utiles qu'il a consignés dans le hansard et qui nous seront d'un grand prix pour plus tard. Chaque année, depuis huit ans, j'ai vivement insisté auprès de l'ancien ministre de l'Agriculture sur la nécessité de nommer un peseur officiel à Montréal, et j'espère et je crois vraiment que le ministère actuel se propose de prendre des mesures à cette fin. J'ai confiance que, ayant entendu le représentant de Frontenac communiquer des données statistiques à la Chambre, le ministre de l'Agriculture ne pourra s'empêcher de conclure qu'il serait sage de nommer dans ce port un peseur officiel qui représentera le public.

Si l'on considère que près de 3,000,000 de colis d'articles périssables partent chaque

année de Montréal et que M. Parmelee, dans un rapport qui remonte à plusieurs années, a affirmé à la Chambre que, après s'être enquis de la situation à Montréal, a cru qu'il serait sage et opportun de nommer dans ce port un représentant de l'Etat et du public, sachant que, tous les ans, des centaines d'individus sont venus se plaindre à Ottawa, que nous avons entendu des récriminations de la part des sociétés d'industrie laitière, on doit comprendre que le présent Gouvernement doit non seulement s'occuper de cette question, mais aussi du cautionnement et de l'émission de permis aux commissionnaires.

J'espère que le ministre du Commerce prendra des renseignements non seulement sur le compte des commissionnaires, mais aussi au sujet de ceux qui achètent des produits de la ferme et les exportent en Angleterre. C'est de cette manière que la loi des grains du Manitoba protège les cultivateurs de cette province. Aux termes de cette loi, les commissaires doivent se procurer un permis et fournir un cautionnement. L'article 106 est ainsi conçu:

Nul ne peut se livrer à l'exercice du négoce de la vente des grains à commission, ni recevoir ou solliciter des consignations de grains pour les vendre à commission, dans le district d'inspection du Manitoba, sans obtenir tout d'abord une patente annuelle du commissaire.

Je comprends fort bien qu'on peut difficilement à l'heure qu'il est s'occuper de la délivrance de patentes à tous ceux qui, au Canada, vendent à commission des produits périssables, par exemple, des fruits, du beurre et du fromage; mais, en ce qui concerne les exportateurs du port de Montréal, je crois que le ministre du Commerce aurait raison de prendre des mesures. Depuis quarante ans, il y a eu 40 faillites chez les exportateurs montréalais, et le passif a varié de \$20,000 à \$30,000 jusqu'à plus d'un million de dollars.

Le représentant de Frontenac a parlé de certaines pertes subies par des cultivateurs qui ont expédié des produits destinés à l'exportation. Je pourrais citer plusieurs exemples afin de démontrer l'importance de prémunir les cultivateurs contre ces pertes. Au Manitoba, aux termes de la loi des grains, les acheteurs sont tenus de fournir un cautionnement, et je crois savoir que, depuis que la loi est en vigueur dans cette province, pas un cultivateur n'a subi la moindre perte et qu'il en a peu coûté au Gouvernement pour faire faire l'inspection et recevoir les cautionnements.

J'espère sincèrement que le ministre du Commerce étudiera la question et exigera que les exportateurs d'articles périssables fournissent un cautionnement à l'Etat, du moins pour cette partie de leur négoce qu'ils exercent pendant la saison des exporta-

tions. Certains d'entre eux font des affaires qui se chiffrent par des millions de dollars, bien qu'ils possèdent peu de biens, de sorte que, en cas de faillite, la perte retombe sur les cultivateurs qui exportent la marchandise. J'espère que le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce étudieront de leur mieux cette question et trouveront un moyen de faire droit à cet égard aux cultivateurs des provinces de l'Est et de l'Ouest.

M. GAUVREAU (Témiscouata): L'honorable député veut-il me dire à quoi servira au ministre de nommer un peseur de fromage à Montréal, si une règle nouvelle n'est pas établie? Aucune loi en vigueur n'oblige l'exportateur de fromage à agir autrement qu'à présent.

M. ARMSTRONG (Lambton): Lorsqu'il nommera un fonctionnaire, le ministre pourra lui confier des pouvoirs suffisants.

M. GAUVREAU: Il se conformera d'abord à la loi.

M. ARMSTRONG (Lambton): C'est vrai. J'ai sous les yeux les règlements et le tarif d'honoraires applicables au peseur, mesureur et jaugeur de Montréal; mais ils sont établis aux termes d'une loi qui a été sanctionnée le 18 de mars 1865 et qui n'a pas été modifiée à aucun égard depuis, bien qu'elle devrait renfermer des dispositions importantes. A la fin, il y a des règlements spéciaux concernant le pesage du beurre et du fromage à Montréal, règlements adoptés par le Board of Trade le 10 de juillet 1901 et qui n'ont subi qu'une modification depuis: la simple addition des mots suivants à la fin de l'article 5: "Mais aux frais de celui qui le demande". C'est-à-dire que, si un habitant des cantons de l'Est, ou de l'ouest de l'Ontario, se plaint, il est tenu de faire les frais d'un voyage à Montréal ou de la nomination de quelqu'un de cette ville pour peser le fromage. Les intéressés peuvent témoigner que c'est toujours le cultivateur qui écope.

M. GAUVREAU: J'espère que l'honorable député ne croira pas que je prends la défense des exportateurs de Montréal. Au contraire, pendant quinze ans les laitiers de la province de Québec ont eu à lutter contre l'état de choses actuel, et nous sommes prêts à nous unir aux fabricants de beurre de la province d'Ontario pour chercher un remède. Pendant plusieurs années, j'ai été président de la société d'industrie laitière de la province de Québec et je désire aider dans la mesure de mes forces au représentant de Frontenac en cette matière. Si le ministre voit jour d'appliquer la loi actuelle, nous lui en serons reconnaissants.

M. ARMSTRONG.

M. JOHN WEBSTER (Brockville): Monsieur l'Orateur, depuis quelque temps cette question crée des complications dans toute l'étendue d'Ontario et dans la partie occidentale de la province de Québec. Je dois féliciter le représentant de Frontenac d'avoir présenté à la Chambre une profusion de faits et de données statistiques. Depuis quinze ans, tous les principaux cercles de fabricants de fromage des provinces d'Ontario et de Québec ont discuté ce problème.

J'ai l'honneur de représenter le comté de Leeds qui a la palme pour la production du fromage dans la province d'Ontario. J'ai aussi l'honneur d'appartenir à l'un des principaux cercles de fabricants de fromage qu'il y ait au Canada, la chambre de commerce de l'industrie laitière de Brockville. Nous avons passé des heures à discuter cette épineuse question, si bien que nous sommes revenus à notre point de départ. Dans le passé, les recettes provenant des expéditions de fromage à Montréal ont souvent frustré les espérances des fabricants et des propriétaires de fromage, mais recherchons les causes de cette déception.

Ayant consacré trente-cinq années à l'exercice de ce négoce, il n'est probablement plus familier qu'à tout autre membre de la Chambre. En plusieurs cas, la grande déperdition de poids provient que le fromage est trop frais lorsqu'il sort de l'établissement. L'an dernier, le gouvernement d'Ontario a envoyé M. G. G. Pulong en Angleterre, afin de prendre l'avis des marchands qui vendent notre fromage. Il a visité Glasgow, Londres, Manchester et Liverpool et a demandé aux commissaires de ces endroits s'ils avaient à émettre quelque idée de nature à augmenter le prix de vente de notre fromage. Ils lui ont dit. Je le tiens de lui-même que le plus grand défaut qu'ils trouvaient au fromage de Brockville et des environs, c'était la grande diminution de son poids.

J'intéresserai peut-être la députation en lui expliquant à quel endroit cette forte déperdition a lieu. On se rappelle que, l'été dernier, il a fait très chaud dans tout le pays pendant les mois de juillet et d'août.

M. Pulong visita les fromageries des environs de Kingston et de Brockville à son retour d'Angleterre, et demanda aux propriétaires de fromageries de conserver leur fromage dans leur fabrique pendant huit jours. Mais, monsieur l'Orateur, la température devint si chaude qu'il fut presque impossible de garder le fromage dans la fabrique aussi longtemps sans qu'il en souffrit. Si les fromagers gardaient le fromage dans leur fromagerie pendant huit jours, le gras sortait de la caséine et du moment que le gras commence à se séparer, le fromage diminue en qualité, il perd ce que l'on appelle la saveur, et le fromage sans saveur n'est pas aussi bon naturellement qu'un

fromage frais et bien mûri. C'est pourquoi les manufacturiers et fromagers dans notre partie du pays expédient leur fromage d'un point aussi rapproché que possible de Montréal, où on peut en prendre bon soin et le placer dans des entrepôts froids. Vous comprendrez facilement que le fromage que l'on sort de la fromagerie deux jours à peine après sa fabrication—et j'ai vu moi-même quelquefois sortir du fromage des moules, le mettre en boîtes immédiatement et l'expédier—perdra naturellement de sa pesanteur par le simple fait que la boîte absorbe l'humidité de la caséine, et lorsque le fromage est expédié à Montréal il est devenu naturellement plus léger.

Je dirai en passant que je connais M. McLeod depuis plus de vingt ans, et que j'ai vendu des milliers de boîtes de fromage pesées par lui. Si j'avais à vendre cent ou mille boîtes de fromage aujourd'hui il n'y a pas autre peseur auquel je me ferais davantage que John McLeod, le peseur public à Montréal. Je dois ce témoignage à M. McLeod qui est un homme juste et honorable.

Les chiffres que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a donnés à la Chambre peuvent peut-être induire en erreur. Il y a trente-cinq ans que je fais le commerce de fromage, et je connais des fromageries dans la région de Brockville dont le fromage à ma connaissance a toujours pesé le poids, mais j'ai constaté des poids faibles en certains endroits où la concurrence locale pour le lait entre fabricants ou manufacturiers portait quelquefois ces derniers à marquer le poids de leur fromage un peu trop élevé peut-être pour le poids qu'il devait avoir réellement à son départ de Montréal. Je conversais aujourd'hui avec un commerçant de fromage qui me disait avoir acheté la semaine dernière du fromage du mois de septembre, et que certaines meules avaient perdu 7 livres en poids. Je dois admettre que c'est une diminution excessive. J'ai pesé la semaine dernière du fromage venant d'un entrepôt de Brockville, et qui n'avait perdu que trois livres. C'est la diminution ordinaire lorsque le fromage reste quatre mois en entrepôt, ce qui ne compte guère.

Une autre cause de diminution dans le poids est que certaines fromageries engagent leurs fabricants de fromage au cent livres. Presque toujours le fromage de ces fabriques sera de 3 à 5 livres trop léger, tandis que celui des fromageries qui engagent leurs fabricants à la saison ou au mois, pèse toujours bon poids. L'honorable député a dit que la pratique était de ne peser que cinq boîtes sur cinq cents. Ce n'est pas la pratique suivie à Montréal où l'on pèse 10 p. 100 des boîtes vendues. En d'autres mots sur un lot de cinquante boîtes on en pèse cinq, et sur un lot de cent boîtes on en pèse dix, et on établit ensuite une moyenne.

Une des principales raisons de la diminution dans le poids du fromage dont on se plaint tant dans cette partie du pays aujourd'hui, est la concurrence locale entre nos fromageries pour le lait. Dans ce cas là les fabricants sont souvent tentés de marquer leur fromage à un poids plus élevé qu'il aura à son arrivée à Montréal. Prenez une meule de fromage de 80 livres fabriquée depuis quarante-huit heures par exemple, et mettez-la dans une boîte sèche. Cette boîte est voiturée ensuite sur une distance de 5 ou 6 milles peut-être jusqu'à la gare de chemin de fer, transportée de là à Montréal, et ne sera pesée probablement que vingt-quatre heures après son arrivée. Il suffit que cette boîte absorbe 16 onces d'humidité pour que la meule soit d'une livre plus légère. La boîte absorbera 4 ou 5 onces d'humidité de la caséine et lorsque l'on pèse ce fromage de nouveau il n'aura plus le même poids. Il faut donc enlever une livre au poids de cette boîte. Je suis certain, monsieur l'Orateur, que si le ministre de l'Agriculture pouvait nommer un peseur assermenté ou un peseur officiel, cela serait d'un grand secours à l'une des plus grandes industries que nous avons aujourd'hui au Canada, et il aura accompli quelque chose qui donnera beaucoup de satisfaction aux cultivateurs du comté de Leeds.

M. W. J. PAUL (Lennox-et-Addington): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discussions entre les honorables députés de Frontenac, Lambton-est et Brockville sur la fabrication et l'exportation du fromage. En ma qualité de représentant des comtés de Lennox-et-Addington, comtés qui, eu égard au nombre des fromageries dans tout le Canada produisent la plus grande quantité de livres de fromage, je comprends que cette question nous intéresse directement. Pendant plusieurs années j'ai fabriqué moi-même du fromage. Je fabrique pour trois cent vingt cultivateurs et je vends et exporte leur fromage depuis quinze ans. Pendant ces deux dernières années j'ai expédié mon fromage aux acheteurs de Montréal avec lesquels j'ai eu plus ou moins de difficultés au sujet du poids du fromage pesé à Montréal. Je ne dis pas que les exportateurs sont malhonnêtes, ou que M. McCleod, celui qui pèse le fromage, est malhonnête lui-même; mais je crois que le mode de peser le fromage adopté à Montréal ne rend pas justice. J'expédie en lots de cinq cents meules. On choisit dans ce lot cinq boîtes. L'honorable député de Brockville dit qu'on en choisit dix. Je lui dirai que ce n'est pas ce que j'ai constaté dans mes quinze ans d'expérience. On choisit cinq boîtes dans le lot de fromage. Si l'une de ces boîtes est faible en poids, la pesanteur de ces cinq cents boîtes est établie d'après la pesanteur de celle-là. Pourquoi,

si l'on veut être juste dans le pesage du fromage, ne pas peser toutes les cinq boîtes? Il est possible qu'il manque une demi-livre à une boîte et une autre peut avoir une demi-livre de trop. Je ne crois pas que les fabricants de fromage se plaindraient autant si l'on adoptait le mode que je propose. Aujourd'hui on choisit cinq boîtes et on les pèse séparément, et si on en peut trouver une sur les cinq dont le poids soit trop faible, on établit la pesanture de tout le lot d'après celle de cette boîte.

Cela m'a beaucoup étonné d'entendre l'honorable député de Brockville dire que sa région était celle qui produisait le plus de fromage dans tout le pays. Il nous a dit aussi qu'une des principales causes de plainte était que l'on expédiait le fromage trop frais et que dans quelques cas on le mettait en boîtes au sortir même des moules, et pour l'expédier immédiatement. C'est une pratique que l'on ne permettrait pas dans les comtés de Lennox et d'Addington. A mon avis, c'est là le plus grand embarras que nous rencontrons dans le pesage du fromage et la faute en est en grande partie aux acheteurs. Si un acheteur peut acheter du fromage frais dans une fromagerie à 50 cents par boîte moins que le prix courant du marché, il l'achètera et le fera expédier.

Ce sont ces gens-là qui, je crois, sont les plus à blâmer. Pour ma part je ne laisserai pas sortir de ma fabrique aucun fromage qui ne sera pas propre à l'exportation. Nous prenons aussi grand soin de donner le poids juste. On nous a quelquefois compté moins que la pesanture que nous avions marquée, ce qui était, je crois, injuste. Depuis deux ans et demi, j'expédie moi-même directement en Angleterre. Pendant cette période, j'ai expédié pour plus de \$200,000 de fromage et je n'ai jamais eu à rembourser un sou pour poids léger. Je ne dis pas que j'ai été traité avec injustice à Montréal, mais j'ai pesé le fromage que nous expédions en Angleterre de la même manière que nous pesions le fromage expédié à Montréal et je vous ai donné le résultat. Je crois que c'est une question dont le ministre de l'Agriculture devrait s'occuper. J'espère qu'il l'étudiera sérieusement, et qu'il ne s'arrêtera pas là mais qu'il agira. Je sais que si le Gouvernement avait à Montréal un fonctionnaire, un homme indépendant pour peser le fromage qui est expédié de Montréal, tout le monde serait bien plus satisfait.

M. J. GIRARD (Chicoutimi-et-Saguenay) (texte): Monsieur l'Orateur, la Chambre me permettra de dire quelques mots à l'appui du discours si élaboré que vient de prononcer l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) sur une question aussi

importante que le commerce de beurre et de fromage.

J'ai l'honneur de représenter un district absolument agricole, dont la richesse est basée, en grande partie, sur l'industrie laitière. J'ai été, dans mon district, le principal organisateur de l'industrie laitière, depuis vingt ans que j'ai l'honneur de le représenter à Québec et à Ottawa. J'ai été directeur de la société d'industrie laitière à Québec depuis vingt ans; j'ai été son président et j'ai étudié la question du commerce de fromage, dans tous ses détails, dans le même espace de temps. Aussi je crois pouvoir déclarer honnêtement, que les avancés de mon honorable ami de Frontenac, tant aux irrégularités dans le mode de peser le fromage, que dans le mode de faire des réductions sur les qualités, sont absolument exacts, et que les chiffres qu'il a donnés sont probants, vu qu'il les a extraits de statistiques officielles, dont on n'est pas capable de nier la valeur.

Mon honorable ami de Frontenac a établi clairement, que le système suivi à Montréal de peser le fromage est absolument injuste pour les cultivateurs, vu que les réductions sur le poids sont faites en vertu d'une moyenne injuste en elle-même.

On a prétendu, tantôt, que les pertes sur le poids étaient surtout occasionnées par les envois de fromage très vert, dans les entrepôts de Montréal. Ceci a du bon sens, parce qu'il est reconnu, parmi les autorités de l'industrie laitière, que le fromage vert est une plaie dans le commerce. Je me rappelle qu'il y a quelques années, pour combattre ce mal, la société d'Industrie Laitière de Québec s'était entendue avec l'association des exportateurs, pour qu'ils ne reçoivent pas une meule de ce fromage à moins d'une réduction d'une à deux livres par meule, suivant son âge. Alors, ceux qui veulent expédier le fromage vert savent qu'ils travaillent contre leurs propres intérêts, et que, de plus, ils nuisent à la réputation du fromage canadien en général, vu que chaque année les rapports nous arrivent des acheteurs anglais, se plaignant des quantités toujours trop considérables de ce fromage qui leur est expédié, par les exportateurs de Montréal.

Mais, dans le district que j'ai l'honneur de représenter ainsi que dans la majeure partie de la province de Québec, il ne s'expédie pas à Montréal un fromage plus jeune que 12 jours, ayant par conséquent subi la diminution qu'il doit subir, naturellement au compte du producteur qui tient à le garder aussi longtemps, afin que suivant les règles de fabrication du fromage, la diminution dans le poids soit à son compte, vu qu'elle se fait dans les premiers jours surtout; et qu'ensuite il puisse peser son produit et être sûr de donner un poids qui rende justice à lui et à l'acheteur.

M. PAUL.

Dans mon district nous avons organisé, sous ma direction, des chambres de vente de fromage, où les produits sont pesés et payés avant le départ. Il a été convenu, entre nous et les exportateurs de Montréal, que pour couvrir les chances de diminution futures, nous leur donnerions, et nous leur donnons, une demi-livre par meule; c'est-à-dire, qu'une meule pesant 80 livres devrait être marquée seulement 79 livres $\frac{1}{2}$. Mais ce n'est pas ce qui arrive. On veut vérifier le poids du fromage avant départ, comme on le fait à Montréal, et l'on prend une moyenne de poids sur 5 meules par lot de 50 meules, ou 10 meules par lot de 100 meules. Au lieu de mettre les 5 ou 10 meules ensemble et sur la même balance et de prendre leur poids total pour établir la moyenne, on les pèse une par une. Si on trouve des meules qui pèsent plus que le poids et l'allouance moyens convenus, on ne tient aucun compte des surplus constatés. Mais si l'on a la chance de trouver une ou deux meules qui ne pèsent pas absolument juste ce qu'elles devraient peser en poids et en allouance, alors on réduit le poids total de presque une livre et demie par meule. Par exemple, une meule de 80 livres devra peser 80 livres $\frac{1}{2}$; mais je suppose qu'elle pèse 80 et $\frac{3}{4}$ de livres, au lieu d'enregistrer 79 livres $\frac{1}{2}$, on la marque 79 livres seulement, faisant perdre du coup presque une livre et demie au producteur. Nous avons fait des essais pour établir la valeur de ce mode de peser, nous avons mis sur la balance cinq meules à la fois, et à chaque fois nous avons trouvé qu'elle donnaient plus que l'allouance accordée; et en les pesant séparément, nous avons trouvé que ce qui manquait à quelques-unes avait été compensé par d'autres qui pesaient plus, de sorte qu'en totalité, l'acheteur avait une livraison en réalité plus élevée en poids que celle marquée sur la facture; ce qui devrait faire son affaire. Mais il n'est pas content de cela, il nous impose le pesage séparé et nous fait rapport que sur un lot de 50 meules, il a trouvé deux ou trois meules qui ne pesaient pas le poids correct et, en conséquence, fait une réduction au prorata sur tout le lot, faisant perdre, suivant le cas, de 10 à 25 et même 30 livres de fromage par lot de 50 meules; quand déjà, par la vérification première, nous lui avons livré plus que ce que nous lui demandons de payer par les factures. Cet état de chose est nécessairement injuste; bien des fois déjà, dans les conventions d'industrie laitière et dans cette Chambre, je me suis plaint de ce fait, et le résultat a toujours été nul. L'influence du commerce de Montréal est plus grande que celle du producteur.

Un autre point sur lequel je tiens à attirer l'attention du Gouvernement, c'est que l'association des exportateurs de fromage de Montréal exige que lorsqu'un tiers d'un lot de fromage est de n° 2 ou 3, tout le lot,

quand même les deux autres tiers sont de première qualité absolu, tout le lot est payé comme du n° 2 ou n° 3 suivant le cas. Lorsqu'il y a une différence dans les prix d'un quart à un demi-centin par livre, entre le n° 1 et les nos 2 et 3, imaginez si cela fait un joli bénéfice à l'acheteur qui du coup met dans sa poche, arbitrairement un demi-centin par livre sur 66 p. 100 d'un produit n° 1. Aussi, paraît-il, il y a des maisons à Montréal qui ne s'occupent que de commerce de fromage et de beurre sans s'appauvrir. Bien entendu, l'acheteur qui a réussi à faire ce coup, a bien le soin de classifier dans son magasin, les produits qu'il a ainsi achetés et de vendre en Angleterre du n° 1 pour du n° 1 et du n° 2 pour ce qu'il est. Lorsqu'il a acheté un certain nombre de ces produits, qui ne lui coûtent, pour les deux tiers, que le prix des nos 2 et 3, il compte ses bénéfices et s'amuse.

Je soumetts au ministre de l'Agriculture, qu'il doit être de son devoir et celui du Gouvernement, de se mettre immédiatement, aussitôt la session finie, à l'étude de ces deux questions importantes, afin de pouvoir rencontrer les commerçants de Montréal et d'essayer de faire avec eux des règlements nouveaux qui rendent justice aux producteurs, tout en laissant aux commerçants la part de bénéfices justes, à laquelle ils ont droit.

On a parlé du peseur public à Montréal. Est-il nommé par la ville ou par les marchands de fromage? Je l'ignore, mais je connais ce monsieur et je le sais absolument honnête homme; cependant, je crois qu'il serait préférable qu'il fût nommé par le Gouvernement pour le rendre absolument indépendant des influences locales qui pourraient l'entourer. Cette nomination serait bien vue du public agricole qui la désire depuis longtemps.

Un autre point que je tiens à soumettre à l'étude du ministre et du Gouvernement: Dans toutes les provinces et à Ottawa même tous les gouvernements font des efforts considérables pour améliorer la qualité de nos produits laitiers par tous les moyens possibles; on a des écoles d'agriculture modèles; on envoie des conférenciers dans toutes les campagnes, prêcher la nécessité d'améliorer et un grand progrès a été fait depuis quinze années. Cependant, il reste toujours un peu partout des gens qui se lèvent après les autres, qui sont toujours en retard et qui, la plupart du temps, mettent des produits inférieurs sur le marché. Comment se fait-il que l'on trouve des acheteurs à Montréal qui sont prêts tous les jours à payer les plus hauts prix pour ces produits détestables qui sont une plaie pour notre industrie. C'est là un fait public, je n'invente rien. J'attire l'attention du Gouvernement sur cette situation ridicule qui, en bien des cas, fait dire aux fermiers intelligents qui se dévouent à l'amélioration: En fin de

compte, pourquoi tant travailler pour faire un produit supérieur lorsque les rebus obtiennent le même prix?

La société d'industrie laitière de Québec, chaque année, dans ses conventions, a attiré l'attention du public sur cet état de choses et, depuis dix ans surtout, a conseillé comme seul remède à cette plaie la classification des produits laitiers, soit par l'organisation de syndicats coopératifs, soit par d'autres moyens que les gouvernements pourraient trouver plus efficaces. Il y a deux ans, à Rigaud, j'avais l'honneur de soumettre à la convention de la société d'Industrie Laitière de Québec l'opportunité d'organiser immédiatement une société coopérative pour la vente des fromages fabriqués sous la direction des nombreux syndicats contrôlés par elle. Cette motion fut adoptée à l'unanimité et le ministre de l'agriculture de Québec promit son concours pour en faciliter l'organisation. Aussitôt l'affaire décidée, j'ai conseillé aux fabricants de mon district d'entrer dans cette coopérative afin de pouvoir par la classification officielle du Gouvernement établir la valeur réelle de leurs produits respectifs.

La coopérative dont je parle classifie le fromage qui lui est adressé sur une échelle de cent points. Elle appelle "Finest" tout fromage qui conserve au moins 95 points sur un cent. No. 1, celui qui conserve 92 points, et n° 2, celui qui conserve moins que 92 points, mais pas moins que 85, la balance étant considérée comme rebut. J'imagine qu'un produit qui peut obtenir 95 points sur un cent pendant une saison et plusieurs saisons consécutives, doit être coté en Angleterre comme un fromage de première classe absolument. Le système de la Coopérative tel que je viens de le donner est pour moi un système parfait, parce qu'il permettra nécessairement avant longtemps aux beaux fromages de Québec d'avoir sa marque à lui sur le marché anglais qui télégraphiera directement aux producteurs pour l'avoir, étant sûr que c'est du beau fromage, au lieu qu'à l'heure qu'il est, il doit passer par un lot d'intermédiaires dont chacun garde une tranche pour vivre au détriment du producteur. Le but de la Coopérative, conséquemment, est un but d'intérêt public, vu que nécessairement, par la classification, les défauts sont fouettés comme ils méritent de l'être, et les qualités récompensées. Les acheteurs de Montréal n'ont pas le droit ni le pouvoir de payer pour ce qui a été classifié rebut, le prix du "Finest".

Pour encourager le fonctionnement de la Coopérative et donner confiance au public défiant, le ministre de l'agriculture de Québec a établi un concours attaché à son fonctionnement. Il a attribué une somme considérable pour être distribuée en prix. Le fromage vendu par la Coopérative est toujours vieux de deux semaines. Il est vendu à l'enchère publique à Montréal tous

M. PAUL.

les jeudis pendant six mois. En 1910 les fabricants de mon district formaient à peu près la moitié de cette société. En 1911 ils en représentaient à peu près la moitié, et au cours de ces deux années il est arrivé que le premier prix de la qualité des fromages pendant ce concours de six mois a été attribué les deux fois au même fabricant, M. Adélaré Bergeron, de Saint-Félicien, ayant conservé quatre-vingt-dix-huit points sur un cent, bien qu'il ait nécessairement rencontré en 1911 les grandes difficultés de température qui ont été mentionnées tantôt par un de nos collègues et l'accumulation de gazes délétères qui a fait subir des pertes considérables un peu partout. Sur les dix prix accordés par le ministre de l'agriculture de Québec pour la qualité du fromage vendu par la Coopérative, sept ont été gagnés en 1910 par des fabricants de mon district, et en 1911 cinq ont été attribués à des fabricants que j'ai l'honneur de représenter ici.

Maintenant, je crois pouvoir affirmer devant cette Chambre qu'un fromage qui a pu conserver une moyenne de 98 points sur 100 pendant toute une saison, doit être ce que le marché anglais appelle "Finest"; ou bien, il est impossible de faire ce fromage. Croyant que tout le "Finest" de la Coopérative était exporté en Angleterre vu sa qualité, sous sa marque C. P. Québec, le ministre de l'agriculture de Québec s'est informé auprès du commerçant, qui l'a acheté, des prix obtenus en Angleterre, afin de voir si justice était rendue, mais à sa grande surprise on lui a répondu: "Monsieur, vous devez savoir qu'il est impossible de vendre en Angleterre du fromage marqué Québec, à moins de subir une perte d'au moins un centin par livre."

Imaginez la stupéfaction du ministre et celle du public à qui il s'est empressé de communiquer son information, quand on vient affirmer que le meilleur cheddar canadien marqué 98 p. 100 n'est pas reconnu en Angleterre comme tel, et que, pour y obtenir sa valeur, on doit changer de nom. Je prétends que cet état de choses est absolument insupportable et absolument injuste pour les producteurs. Comment! un produit de qualité absolument supérieure ne peut pas être présenté sur le marché anglais et y être apprécié honnêtement s'il s'appelle "Québec," et on nous demande ensuite d'être loyaux.

Je me rappelle qu'autrefois les rebuts de fromage se vendaient en Angleterre sous l'appellation de "French cheese"; nous avons protesté; il n'y a plus de "French cheese" en fait, mais il est impossible de présenter Québec sur le marché anglais, tant que le "French cheese" supposé production spéciale de Québec, quand de fait on appliquait ce mot à tous les rebuts du pays, tant que le "French cheese", dis-je,

a déprécié les produits québécois dans l'opinion des acheteurs et des consommateurs anglais.

J'en appelle à cette Chambre, j'en appelle à mes collègues de Québec surtout. N'est-il pas de nécessité immédiate qu'un mouvement soit fait sans retard pour que les produits laitiers puissent se vendre sous leur nom propre sur le marché anglais, tout comme partout dans l'univers et sur tous les marchés, on trouve des produits de diverses natures portant le nom du fabricant et du pays.

Les faits que je cite peuvent paraître étranges, mais je réfère la Chambre à la déclaration officielle que le ministre de l'Agriculture de Québec a fait en pleine Chambre, il y a une couple de semaines, ce qui met cet avancé absolument en dehors de toute discussion.

Maintenant, il est de mon devoir, au nom de ceux que j'ai l'honneur de représenter ici et qui sont fiers de la réputation qu'ils viennent de se faire, au nom de la Coopérative de Québec et au nom de toute ma province, de soumettre à l'honorable ministre de l'Agriculture du Canada et au Gouvernement, la nécessité pour eux de prendre cette affaire en main sans délai et de s'occuper de nous aider à établir sur le marché anglais la possibilité d'y placer les fromages de Québec sous leur nom, avec garantie d'obtenir leur vraie valeur.

La Coopérative et le ministre de Québec ont décidé de trouver moyen, quoique cela coûte, de placer nos fromages en Angleterre sous leur nom. Nécessairement il y aura perte au début; nous n'y obtiendrons pas même les prix de Montréal. Qui va couvrir cette perte? Le commerce du fromage, comme le commerce général du pays doit se faire sous la protection et avec l'aide du Gouvernement fédéral. Voici un état de choses sans précédent, absolument injuste, à deux millions et demi des habitants du pays. Est-ce que ce n'est pas le devoir du Gouvernement fédéral d'intervenir et, au besoin, de payer ce qu'il faudra payer pour que les producteurs reçoivent le plein prix auquel ils ont droit.

Le ministre de l'Agriculture demande à cette Chambre l'autorisation de payer certaines sommes d'argent comme encouragement à l'agriculture dans les diverses provinces du Canada. C'est une bonne mesure, dont je le félicite. Que l'honorable ministre, à même les fonds qu'il aura à sa disposition, voit à ce que cette injustice disparaisse sous sa propre surveillance, comme je lui conseille dans la disposition de cet argent, de garder toujours le contrôle absolu sur le mode de la dépense.

Parlant de la Coopérative de Québec, j'attire l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture, sur l'importante pratique de cette organisation, et je lui conseille, s'il me le permet, d'en étudier le fonctionnement en vue d'en faire une organisation

fédérale. Il devrait de suite trouver des hommes capables de bien faire la classification pour permettre à certains districts éloignés de Montréal, de s'organiser en coopérative locale en rapport avec celle de Montréal, afin de les encourager par la vente de leurs produits chez eux, à augmenter leur valeur et leur quantité.

Dans Chicoutimi et au lac Saint-Jean, les fabricants qui ont été la base de l'organisation primitive, sont assez nombreux pour avoir leur organisation locale; ils sont de plus assez qualifiés pour que l'on ait confiance en eux. Je demande à l'honorable ministre de nous aider à former cette organisation qui en est une des plus belles au point de vue agricole qui ait jamais fonctionné dans le pays.

On a parlé tantôt des dommages causés au fromage par le chaleur. Je ne sais pas ce qui se passe en dehors de ma province, mais ce que je sais, c'est que dans mon district et ailleurs il y a beaucoup de fabriques de fromage avec chambres froides de maturation. Nous aurons l'été prochain des chars froids grâce à la compagnie Canadian-Northern pour le transport du fromage. Il ne reste plus qu'une chose à faire pour avoir une chaîne complète entre la fabrique et le hangar de l'acheteur à Montréal. C'est l'établissement d'un hangar froid à différentes stations centrales d'où l'on expédie le fromage de plusieurs paroisses. En cas de retard dans le fonctionnement des trains, les fromages y seraient déposés à bonne température et nous aurions un système de transport absolument parfait. Il reste toujours la partie incontrôlable: le transport entre la fabrique et les chars où les cultivateurs savent tempérer les dangers de la chaleur et de la pluie par des moyens pratiques. Cette chaîne de hangars froids entraînera une certaine dépense que je conseille à l'honorable ministre de l'Agriculture d'encourager, et que j'espère, il se fera un plaisir de supporter.

J'ai déjà parlé de cette question dans cette Chambre; elle était à l'étude sous l'ancien ministère, et j'avais l'espoir qu'elle se réaliserait.

Je comprends que le nouveau Gouvernement n'a pas eu le temps d'étudier toutes les questions importantes d'intérêt public, qui intéressent le progrès général du pays; mais je demande, aussitôt après la session, qu'il prenne le temps nécessaire pour être en mesure de donner des réponses pratiques le plus vite possible.

L'honorable député de Frontenac a mis devant la Chambre des statistiques établissant que le public agricole, intéressé dans l'industrie laitière fait des pertes énormes chaque année par la réduction malhonnête que le commerce fait, lors de la vérification du poids du fromage et du beurre. Depuis dix ans, dit-il, cette source de pertes, sur le fromage seulement, a coûté au producteur une somme plus élevée que deux mil-

lions de piastres. Ces chiffres sont exacts, nous le savons; il n'y a pas de discussion possible sur leur exactitude, et je le félicite du travail qu'il a fait pour instruire la Chambre et le pays aussi bien.

Mais en plus de la perte que je viens de mentionner, il y en a une autre qui coûte aux cultivateurs 50 p. 100 de la valeur de leurs produits, par le fait que le rendement moyen des vaches généralement dans le pays, dans Québec comme ailleurs, est inférieur pour moitié de ce qu'il devrait être en comparaison avec des pays plus avancés, notamment le Danemark.

Mon honorable ami de Frontenac a indiqué comme moyen pratique de relever le niveau du rendement en lait, dans le pays, les sociétés de contrôle de vaches laitières. Ces sociétés ont été établies depuis plusieurs années, sous l'ancien gouvernement. Malgré tout le travail que l'honorable M. Fisher a fait, elles n'ont pas obtenu le résultat espéré, et leur nombre est relativement très limité.

J'attire l'attention de l'honorable ministre sur l'importance pour lui de soutenir vigoureusement, quoique cela en coûte, l'organisation de ces sociétés à travers tout le pays. Le système actuel, pour moi, n'est pas assez attrayant pour les cultivateurs; il faut une organisation plus effective. Il faudrait des centres de contrôle dans différentes parties du pays. Organiser, aux frais du Gouvernement, sous le contrôle absolu d'officiers bien qualifiés, travailleurs, sobres, suffisamment instruits, bons conférenciers, pouvant, par conséquent, intéresser les cultivateurs en étant avec eux toute l'année, à la mise en pratique de cette société qui a révolutionné l'agriculture en Danemark et qui nécessairement, produira le même résultat ici.

J'attire l'attention de l'honorable ministre sur l'importance qu'il y a pour lui, quand il s'agit de conférenciers agricoles ou d'officiers de son département qui doivent venir en contact avec les cultivateurs, de les choisir avec la plus grande prudence. Il est un fait reconnu de tout le monde, c'est que les cultivateurs en certaines parties du pays, portent beaucoup moins d'intérêt maintenant aux conférences agricoles qui leur sont données par les divers gouvernements, qu'il n'y a une quinzaine d'années; parce que, trop souvent, ils se sont dérangés pour aller entendre des supposés conférenciers, parlant mal, trop ignorants et cotés par le public comme étant employés par simple faveur politique. Il faut réagir contre ce mal qui est certainement trop grand, et l'honorable ministre sait sa responsabilité dans de semblables circonstances.

Je lui soumetts respectueusement l'importance qu'il y a pour mon district, vu son isolement et les difficultés de communications, de faire tout ce que la loi lui

M. PAUL.

permettra pour établir de suite autant de sociétés de contrôle que nécessaires, mais toujours sous la direction d'un employé spécial bien qualifié.

Je demande pardon à la Chambre de l'avoir retenue si longtemps, mais j'ai compris qu'il était de mon devoir absolu d'exprimer mes vues sur une question aussi importante.

M. H. P. MORPHY (Perth-nord): En ma qualité de représentant d'un comté qui, dans la province d'Ontario, de même que dans le Canada, ne le cède peut-être à aucun autre pour la qualité de ses fromages, je désirerais présenter quelques observations sur ce sujet. J'apprécie comme il convient les éloges adressés à d'autres comtés par ceux qui les représentent, entre autres par l'honorable député de Brockville (M. Webster) et par l'honorable député de Lennox-et-Addington (M. Paul), mais je ne puis m'empêcher de croire qu'il doit y avoir un motif aux plaintes que font ces comtés. Jusqu'ici, mes commettants ne se sont, que je sache, jamais plaints de l'insuffisance du poids. Je crois qu'il faut attribuer cette absence de toute récrimination de la part de mes commettants à ce que nous avons les fromagers les plus capables et les fromageries les plus modernes et les mieux outillées du Canada. Bien que, dans le comté de Perth, nous n'ayons que vingt-sept fabriques de fromage, elles produisent une moyenne bien supérieure à celle des petits établissements dont on a parlé cet après-midi. Les vingt-sept fromageries de Perth nord, selon le dernier rapport de 1910, ont employé, à la seule fabrication de cet article, 48,298,956 livres de lait, elles ont fait 4,453,103 livres de fromage, évaluées à \$479,259. Ce fromage a rendu le comté de Perth célèbre. Le fromage qui provient de l'arrondissement d'Atwood dans le township d'Elma, a valu au comté de Perth une haute réputation sur les marchés de l'Europe, et il a beaucoup contribué au dégrèvement des terres hypothéquées. Il a rendu le sol plus fertile que dans tout autre comté du Dominion, ainsi que les rapports l'établiront, sauf peut-être le comté de Dufferin.

Nos fabricants de fromage ont installé dans leurs fabriques l'outillage le plus moderne possible, et les comices agricoles prennent un vif intérêt à cette industrie. On tire un tel profit des produits secondaires de la fromagerie; la richesse du sol est si bien conservée que toute la population est dans un état florissant.

A titre de représentant d'un comté doté de cette grande industrie, je tiens à bien convaincre le ministre de l'importance de donner à l'industrie du fromage toute l'attention qu'elle mérite. Je n'oserais pas affirmer qu'il n'existe pas de griefs parmi nos po-

pulations au sujet de l'insuffisance des poids. Tout au plus puis-je affirmer qu'aucun grief n'est parvenu à mes oreilles. Seulement je m'accorde à dire avec les collègues qui m'ont précédé que s'il est vrai que ce peseur de Montréal qui se donne crédit pour toute insuffisance de poids et en même temps quand il constate qu'un lot de fromage a un surcroît de poids, n'en tient aucun compte au fabricant, affirme qu'il réalise un profit illégitime qu'il soutire de la poche de quelques cultivateurs d'une part, et de la poche d'autres cultivateurs d'autre part, ce qui est videmment injuste pour tous les intéressés. A mon avis, le ministre de la Justice devrait établir quelque disposition draconienne tendant à mettre fin à pareil abus.

M. ROBB: A titre de représentant d'un comté rural, je désire formuler quelques observations, avant que le ministre de l'Agriculture prenne la parole. Chaque député qui m'a précédé ici a commencé par dire à cette Chambre que le comté qu'il représente ici l'emporte sur tous les autres en matière d'industrie laitière. Ma modestie m'empêche de formuler pareille observation au sujet du comté que j'ai l'honneur de représenter. J'ai prêté une oreille attentive au discours du député de Frontenac (M. Edwards) et je dois le féliciter de la somme de travail qu'il a consacrée à l'élaboration des données statistiques qu'il a placées devant cette Chambre; car le pays a tout intérêt à ce qu'on l'éclaire sur l'immense production et l'énorme valeur de l'industrie du beurre et du fromage dans notre pays. Seulement, en prêtant l'oreille aux observations de l'honorable député, j'ai regretté qu'il se soit appliqué à critiquer la gestion de l'ancien ministre de l'agriculture plutôt qu'à trouver moyen de remédier aux abus qui existent, dit-on, dans la manutention des beurres et des fromages à Montréal. Il serait oiseux de m'attarder à réfuter les arguments de mon collègue, vu qu'il a déjà reçu la réplique de ses propres collègues, le député de Brockville (M. Webster), celui de Perth-nord (M. Morphy) et la nouvelle recrue du Gouvernement, le député de Chicoutimi (M. Girard).

Je le sais, il y a quelques années, à Montréal on se plaignait de la perte de poids du fromage expédié de ce port. Seulement c'est de l'histoire ancienne que le député de Frontenac nous rappelle. Il nous a cité une résolution présentée ici en 1904.

C'est là un grief qui est disparu, dans une large mesure, grâce aux efforts du commissaire de l'industrie laitière, agent autorisé du ministère de l'Agriculture. A Montréal, l'homme préposé au pesage du beurre et du fromage est M. McLeod, mentionné par le député de Brockville. Je ne connais point cet homme, je n'ai jamais noué de relations avec lui; mais le témoignage que vient de lui rendre le dé-

puté de Brockville est le témoignage de tous les hommes d'affaires, qui s'accordent à dire que John McLeod est un honnête homme, que le certificat de John McLeod est accepté des acheteurs de Liverpool comme de ceux de l'intérieur du pays. Il ne faut pas l'oublier, ces certificats sont bien de quelque valeur pour le pays. M. McLeod délivre son certificat en double; un certificat est renvoyé à l'acheteur au pays, expéditeur du fromage, et l'autre certificat est attaché au connaissement et est transmis à l'acheteur à Liverpool, à Londres, à Bristol ou à Glasgow et constitue la garantie du poids du fromage.

Le Canada doit donner quelque garantie de l'exactitude des marchandises expédiées, non seulement pour la qualité, mais encore pour le poids. Il est admis parmi les commerçants que ceux qui s'occupent du placement de ces marchandises sur le marché anglais acceptent le certificat de John McLeod tout aussi volontiers que celui de David Horn, comme preuve qu'ils recevront ce qu'ils achètent. A cet égard, le certificat de John McLeod doit avoir une certaine valeur pour les cultivateurs, comme pour les expéditeurs de fromage; car, en dernière analyse, cela revient à dire que si le poids manque, le prix sera réduit. Je souscris volontiers à l'idée préconisée par le député de Frontenac: à savoir que M. McLeod, ou quel que soit le peseur du fromage à Montréal, devrait avoir une position officielle à titre de représentant du ministère du Commerce et de l'Industrie ou de quelque autre ministère. Aujourd'hui, paraît-il, M. McLeod est un peseur autorisé à Montréal et il travaille sous la surveillance du Board of Trade de Montréal. C'est parfait; mais s'il était fonctionnaire de l'Etat, sa situation serait encore meilleure, et voilà pourquoi je souscris à la proposition du député de Frontenac.

Quand aux pertes infligées au pays par les faillites en matière de beurre et de fromage depuis vingt ou vingt-cinq ans, l'argument du député de Frontenac tendrait à réfuter l'autre argument qu'il a formulé quand il a voulu établir à l'aide de statistiques, le chiffre des pertes causées aux cultivateurs par l'insuffisance ou la diminution du poids. Certes, si les commerçants à Montréal réalisent de si gros profits par suite de la diminution du poids, comment se fait-il qu'au bout d'un quart de siècle, il n'en reste plus que quatre sur vingt-cinq? Cela tend à prouver que ce genre de commerce n'enrichit pas ceux qui s'y livrent.

Ils n'ont guère de marge et je le sais, quand l'honorable député affirme, que ces commerçants vont dans les centres ruraux acheter du fromage et du beurre avec peu de capital il dit la vérité. Dans notre partie du pays, nous faisons nous-mêmes le traitement du fromage. Le cultivateur se

charge de la maturation. Un règlement porte que le conseil de l'industrie laitière n'accepte pas l'ordre de ceux qui n'ont pas déposé de garantie suffisante à la banque. Ainsi, les sociétés d'industrie laitière au pays peuvent se charger elles-mêmes de ce traitement. Depuis quelque temps, nous n'avons guère éprouvé de pertes, dans notre partie du pays. Nous avons, toutefois, subi quelques pertes. La plus grande perte que nous avons éprouvée dans cette partie du pays, fut le résultat d'une transaction faite par l'homme qui a le plus puissamment contribué que tout autre au pays à la création de cette industrie, non seulement dans l'est d'Ontario, mais encore dans l'ouest de Québec; et il faut dire à l'honneur de cet homme aujourd'hui que, bien que les cultivateurs d'Ontario aient perdu des milliers de dollars, il est pauvre et travaille à la journée. Il n'a pas réalisé de bénéfices de son commerce; seulement il a versé au cultivateur plus d'argent qu'il n'était en mesure de lui payer, pour en retirer un profit. Voilà l'origine d'une forte partie de ces pertes.

La concurrence parmi les acheteurs les force à payer le produit si cher qu'ils ne peuvent réaliser de profits. Je souscris à la proposition de mon collègue, tendant à assurer au préposé au pesage une position officielle. Seulement, mon collègue n'a pu résister à la tentation d'entremêler à d'intéressantes observations sur les produits du pays, certaines critiques à l'adresse des députés de la gauche, parce que nous avons voulu trouver de meilleurs débouchés, de plus vastes marchés pour le beurre et le fromage de ce pays.

Mon collègue dit que nous avons ouvert les marchés de notre pays aux produits des Etats-Unis et de douze autres nations. A coup sûr, il ne se repent pas si tôt.

J'ai souvenance de l'époque où il voyait ce traité d'un assez bon œil.

M. EDWARD: Pouvez-vous me citer une seule de mes paroles approuvant ce traité de réciprocité?

M. ROBB: Non pas au compte rendu des débats, vous vous êtes bien donné garde.

M. EDWARDS: Ni en dehors du compte rendu.

M. ROBB: Ignorez-vous, mon cher collègue, que par suite d'une erreur typographique qui s'est glissée dans le tarif des Etats-Unis où la crème est inscrite à 5 cents le gallon, au lieu de 5 cents la livre, comme on avait l'intention de le faire, la valeur de nos expéditions actuelles de crème aux Etats-Unis l'emporte sur celle de nos expéditions de beurre et de fromage et que par suite de cette exportation de crème aux Etats-Unis, nous importons du beurre, et l'ouvrier acquitte 4 cents de droit par livre sur ce beurre? La conséquence de cette exportation de crème

M. ROBB.

aux Etats-Unis, c'est que nos beurreries chôment, et voilà pourquoi les produits du beurre accusent une diminution graduelle dans les comtés limitrophes des Etats-Unis, où les cultivateurs peuvent bénéficier du marché américain pour leur crème.

M. EDWARDS: Prétendez-vous qu'il serait prudent d'appliquer un système qui aurait pour résultat le chômage de toutes les beurreries au pays?

M. ROBB: Non, mais à mon avis, nous aurions adopté une attitude infiniment plus prudente, plus sage et plus utile, en acceptant l'offre des Etats-Unis et en expédiant notre beurre aux Etats-Unis au lieu d'y exporter notre crème; car, personne ne songerait à exporter de la crème ou du lait, s'il est possible d'en réduire le volume et de l'exporter ainsi à moins chers deniers.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, la question que le député de Frontenac (M. Edwards) vient de signaler au Gouvernement n'a nullement le mérite de la nouveauté et parce qu'elle n'a pas ce mérite, elle ne s'en impose pas moins aux vives préoccupations du Gouvernement. J'ai quelque peu étudié cette question; bien que, je l'avoue à mes amis qui s'occupent d'industrie laitière, je n'ai pas eu le temps d'y consacrer toute l'étude que mérite son importance comme l'a dit le député de Frontenac (M. Edward) la Chambre fut saisie de la question en 1904, le débat se terminant par une résolution qui fut repoussée. La question reparut sous une autre forme, lorsque le Gouvernement, en 1901, confia à un commissaire le soin d'étudier la situation au port de Montréal. M. Parmelee, le commissaire chargé de faire l'enquête, présenta son rapport en 1903. En 1908 et 1911, comme l'a rappelé le député de Frontenac, des délégations des sociétés d'industrie laitière du pays se rendirent auprès du ministre de l'Agriculture et lui exposèrent les divers griefs se rattachant à la question.

En outre, plusieurs députés, notamment ceux qui ont parlé cet après-midi, ont soulevé cette question devant la Chambre depuis que j'ai l'honneur d'y occuper un siège, c'est-à-dire pendant les trois ou quatre dernières sessions.

Je désire féliciter l'honorable député de Frontenac des renseignements qu'il a fournis à la Chambre et de la façon dont il a attiré l'attention du Gouvernement sur cette affaire, de même que mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) et les autres tous plus ou moins experts en la matière. Je laisse de côté la question de savoir quelle partie du pays est la plus intéressée dans l'industrie laitière. Il est, je crois, de notre devoir de travailler avec le plus d'ardeur possible au développement sur une base solide de l'industrie laitière dans tout le

Canada, surtout en ce qui concerne l'exportation. Les critiques dirigées contre les experts en cette matière étaient de deux sortes. En premier lieu, elles étaient dirigées contre les règlements du Board of Trade de Montréal et en second lieu plus particulièrement contre la façon dont on procède au pesage. Les auteurs de ces critiques ont prétendu avec insistance qu'il est temps que le Gouvernement nomme un préposé au pesage dans ce port. Ce que ceux qui ont parlé sur cette question savent, ce que la plupart des membres de cette Chambre savent, c'est que la manière actuelle de procéder est basée sur une loi en vigueur depuis 1865 et sur des règlements promulgués en vertu de cette loi par le Board of Trade de Montréal et qui, comme l'a dit, je crois, le député de Lambton, n'ont pratiquement subi aucun changement depuis cette date. Nous devons, je crois, admettre que quelque excellents qu'aient pu être ces règlements au moment de leur adoption, il est impossible de ne pas croire qu'une loi aussi ancienne et des règlements auxquels elle sert de base et établis dans le même temps, ne peuvent être complètement satisfaisants et applicables aux conditions de 1911, quand les industries, spécialement l'industrie laitière, se sont développées d'une façon si extraordinaires.

Je n'ai pas l'intention de traiter de la manière dont on procède actuellement, excepté pour donner mon approbation, autant que je comprends la question, à plusieurs des opinions exprimées au sujet des règlements en tant qu'ils concernent les déchet ou les excédents en poids et le procédé du pesage. Il me semble que tout système de pesage qui tient compte de tout déchet en poids devrait aussi, en toute justice, tenir compte des excédents en poids et les compter. Le règlement n° 2 est certainement celui dont il est le plus question, mais je n'en parlerai pas maintenant.

Je dois dire aussi, concernant le peseur officiel que, sous l'empire du vieux statut du Board of Trade de Montréal a nommé un peseur spécial qui se trouve de fait un peseur officiel. Ses fonctions sont de peser non seulement le beurre et le fromage, mais aussi les produits de toute sorte et les règlements auxquels il doit se conformer sont formulés par un comité du Board of Trade de Montréal. Il est bien connu que M. Cameron, le peseur officiel dont je parle est très occupé, et bien qu'il ait de nombreux aides, on s'est aperçu que le peseur officiel ne pouvait accorder toute l'attention voulue, à Montréal, aux acheteurs et aux vendeurs de fromage. De sorte que comme le commerce augmentait beaucoup, les marchands et les exportateurs ont essayé de faire face à la situation, et ont jusqu'à un certain point réussi, en choisissant un homme, M. McLeod, qui aurait à se munir d'un permis à l'hôtel de

ville. M. McLeod a installé son bureau dans le pays de la production et a été nommé à la demande des marchands. Il s'est assuré les services d'aides et il obéit pratiquement aux mêmes règlements que M. Cameron. Je ne voudrais pas dire que M. McLeod ne mérite pas tout ce que le député de Brockville (M. Webster) lui attribue. Il est vrai, naturellement, que lorsqu'une personne a été nommée par l'entremise des acheteurs, il peut s'élever quelque soupçon qu'elle ne mettra pas dans l'accomplissement de ses devoirs toute l'impartialité qu'on pourrait attendre d'une personne nommée dans d'autres circonstances. Je n'attache cependant pas beaucoup d'importance à cela, parce que, d'après ce que j'en connais, M. McLeod, je crois, s'est efforcé de faire et a bien fait son devoir. Il est vrai qu'un système comme celui-là provoque quelque malaise chez les vendeurs et ceux-ci apportent de bons arguments à l'appui de leur opinion à savoir que la position du peseur devrait dépendre du Gouvernement ou du moins qu'il devrait être nommé par le Gouvernement une personne chargée de surveiller le mode de pesage.

Je n'ai pas l'intention de discuter la question soulevée par mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong), à savoir s'il serait à propos que le Gouvernement exigeât un cautionnement des acheteurs et des exportateurs. C'est une grosse question qui tombe plutôt sous la juridiction du ministre du Commerce. Elle a peut-être plus d'étendue que quelques-uns des honorables préopinants semblent croire. Je ne crois pas devoir discuter cela dans le moment, si ce n'est pour dire que toute suggestion raisonnable qui aura pour but de protéger les intérêts du producteur recevra l'attention favorable du Gouvernement.

Pour ce qui est de l'industrie laitière en général, le Gouvernement a à cœur de la favoriser par tous les moyens légitimes, parce qu'elle importe énormément au succès de toutes les autres industries de ce pays. L'honorable député de Lennox-et-Addington (M. Paul) vient de dire que, dans son comté, elle a fait disparaître les hypothèques qui grevaient les fermes. Tout ce que le Gouvernement pourra faire pour favoriser cette grande industrie il devra le faire et le fera. Nous y travaillons à l'heure qu'il est.

Si, depuis des années, des centaines de particuliers intéressés dans cette industrie se plaignent des conditions où elle est à Montréal, il est évident qu'il doit y avoir des griefs. Aussi aux honorables députés qui ont soulevé cette question, je tiens à dire que je les remercie de l'avoir fait et que les choses n'en resteront pas là. D'ici quelques mois je vais tâcher de nommer quelqu'un qui soit parfaitement capable

de faire l'ouvrage nécessaire, et je vais voir à faire faire une enquête plus complète que celle qui a eu lieu il y a quelques années. Quand elle sera terminée, s'il se présente un cas assez grave pour justifier l'intervention du Gouvernement, celui-ci interviendra et tout ne sera pas clos par un simple rapport, je puis en faire la promesse.

OBSERVATIONS SUR L'ETAT DES RELATIONS FRANCO-CANADIENNES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je voudrais adresser quelques mots, surtout à l'honorable ministre du Commerce, au sujet de nos relations commerciales avec la France.

Il y a quelque temps, l'honorable ministre a dit, en réponse à une question que j'avais inscrite au Feuilleton, qu'il ne se proposait pas de remplacer M. Anatole Poindron, notre agent de commerce à Paris. Sachant mon honorable ami naturellement favorable, comme ministre du Commerce au développement des relations commerciales du Canada avec la France, je le prierais de revenir sur sa décision à ce sujet. L'autre soir, quand nous étions à voter les crédits de l'honorable ministre, j'ai remarqué que nous dépensions tous les ans une très forte somme d'argent, \$250,000 je crois, à titre de subvention en faveur d'une ligne franco-canadienne. Cette ligne, qui est sous la dépendance de la vieille compagnie Allan, modèle de nos compagnies d'armateurs, s'étend entre Montréal, Saint-Jean et le Havre, en été, et entre Halifax, Saint-Jean et le Havre en hiver. Elle est bien administrée et, certes, elle a contribué, dans une large mesure, à développer le commerce entre la France et le Canada, depuis huit ou dix ans. Après avoir tenté d'inutiles efforts depuis vingt-cinq ans on a enfin réussi à établir cette ligne et à la faire subventionner. Je suis heureux de dire que les Allan ont justifié leur réputation et qu'ils ont aujourd'hui un excellent service de steamers entre la France et le Canada. Le nombre de passagers augmente et le trafic-marchandises est de nature à assurer de bons profits. Je remarque avec plaisir et je signale à l'honorable ministre du Commerce que les Allan auront bientôt des concurrents. En effet, on a annoncé récemment que la Compagnie générale transatlantique qui fait voyager une magnifique flotte de steamers entre la France et New-York, va aussi établir un service entre la France et le Canada.

Voilà une preuve de l'intérêt qu'on porte à notre pays, en France, et ce ne serait pas le bon temps d'abolir l'agence de commerce que nous avons eue à Paris jusqu'à présent. Ne l'oublions pas, nous avons, il y a

M. BURRELL.

quelques années, négocié avec la France, un traité qui, après plusieurs jours de discussion dans cette Chambre et au parlement français, est finalement entré en vigueur. On dira peut-être que ce traité n'a pas encore donné les résultats que nous en attendions. A ce sujet, je ferai la lecture d'un article publié par la chambre de commerce française de Montréal, dans une revue de date récente. Montréal compte plusieurs Français engagés dans le commerce et qui réussissent bien. Ils ont fondé une chambre de commerce et ils ont publié, depuis peu, une très intéressante revue des relations commerciales existant entre la France et le Canada. J'en citerai les lignes que voici:

Il n'est pas encore possible d'apprécier les résultats de la mise en vigueur du traité de commerce franco-canadien. Personne n'espérerait que les bons effets de ce traité se feraient sentir dès le jour de sa mise en vigueur, et toute conclusion que l'on tirerait des résultats obtenus au cours de l'année 1910 serait prématurée. Nous pourrions plus facilement, en 1911, tirer des conclusions exactes et complètes des résultats de toutes ces conventions. Nous pourrions en même temps décider s'il vaut mieux demander une préférence plus marquée pour nos produits et, à la suite de cette décision, nous occuper de connaître si le gouvernement français facilitera davantage l'entrée des produits canadiens en France.

On a établi à Paris, concurremment avec la chambre de commerce française de Montréal, une société connue sous le nom de France-Amérique. Le conseil de direction de cette société se compose d'hommes figurant parmi les plus éminents de France, on y voit non seulement des représentants du commerce, mais des hommes d'Etat.

Un des membres les plus en vue de cette société est l'ancien ministre des affaires étrangères de France, M. Gabriel Hanotaux, un homme d'Etat et un grand écrivain. Il y a quelque temps, grâce aux efforts de la société France-Amérique—je dirai en passant qu'elle envoie des ingénieurs dans tous les pays d'Amérique pour en étudier les ressources et les champs d'action—une section canadienne a été ajoutée à la chambre de commerce anglaise de Paris. Parmi ceux qui font partie de cette section, je puis nommer: MM. Fletcher, le représentant à Paris de la maison bien connue Pitt et Scott, dont ce dernier est le représentant de la ligne Allan, à Paris, Archibald, Barclay, Bodington, Dawson, Dodds, Duncan, Hanning, Johnson, Jones, Laurier, Revillon et notre commissaire à Paris, l'honorable M. Roy, qui a été pendant plusieurs années membre du Sénat canadien.

Dans le dernier numéro de la revue mensuelle que publie la société France-Amérique, j'ai lu un très intéressant travail sur la convention commerciale entre la France et le Canada, qui contient des conseils pré-

cieux concernant l'expansion du commerce entre les deux pays.

Mon honorable ami dira peut-être que le commerce entre la France et le Canada n'est pas considérable et que le traité n'a pas donné les résultats qu'on en attendait. S'il consulte le dernier rapport du département du commerce, il verra cependant, que le total des exportations et des importations est comme suit: Pendant l'exercice expiré le 31 mars, le total des exportations du Canada en France a été de \$2,782,092. Les importations pendant la même période se sont élevées à \$11,755,403—la balance du commerce, comme on le voit, est contre nous—ce qui représente un commerce total, entre les deux pays, de \$14,537,495. Les relations commerciales entre la France et le Canada sont susceptibles de s'améliorer et comme il est dit dans la revue de Paris et dans le rapport de la chambre de commerce française à Montréal, quand le traité sera mieux compris et que le Canada sera mieux connu en France, les échanges augmenteront infailliblement entre les deux pays.

Mon honorable ami qui possède une grande expérience des affaires, n'ignore certainement pas que le peuple français est un peuple assez différent des autres. Les Canadiens français vivent au milieu d'une population de langue anglaise et leurs méthodes, dans les affaires, se rapprochent plutôt des méthodes anglaises. En France le peuple, les commerçants, les industriels, ont des méthodes à eux, qui diffèrent des nôtres. Pour les Américains, les Canadiens, les Anglo-Saxons en général, les méthodes françaises peuvent paraître surannées, mais en affaires comme en tout autre chose, il faut tenir compte des particularités des nationalités, de la mentalité des peuples, et si les Canadiens qui désirent faire plus de commerce avec la France étudiaient un peu plus les goûts du peuple français, nos exportations seraient sans doute de beaucoup plus considérables.

Dans mes voyages en France, j'ai rencontré plusieurs Français qui m'ont dit que dans le bois, par exemple, on pourrait établir un commerce important entre le Canada et la France, mais que les commerçants de bois n'ont jamais voulu se rendre aux demandes des consommateurs français. Les Français ont un système spécial de mesurer le bois et de spécialiser chaque produit de la forêt. Je n'ai aucun doute que si nos commerçants de bois faisaient quelques concessions aux demandes du consommateur français, ils trouveraient en France un vaste champ d'opération.

M. COCHRANE: De quelle manière?

M. LEMIEUX: Il serait trop long d'entrer dans des explications complètes, mais il y a, par exemple, la question du mesurage. Les Français se servent du système métrique et leur mode de mesurer le bois

et la pâte de bois ne correspond pas au nôtre.

Je repète donc que lorsque le traité français sera mieux compris, lorsque nos industriels auront donné plus de publicité en France à leurs entreprises et auront fait certaines concessions aux exigences du commerce français, on constatera une forte augmentation dans nos exportations.

On me permettra peut-être de dire, en passant, que lorsque j'occupais la position de ministre des Postes, il m'a été donné de signer une convention entre la France et le Canada pour l'échange des colis postaux. Il a été annoncé depuis que cette convention a été également signée par le gouvernement français. Malheureusement, il paraît y avoir un anicroche quelque part. L'autre jour, j'ai demandé le dépôt d'une copie de cette convention et de tous les documents qui s'y rapportent. Dans le rapport qui a été déposé, je trouve la note suivante:

Ottawa, 18 mars 1912.

Le secrétaire d'Etat fait rapport que vu que le département des Postes français n'a pas encore terminé les arrangements pour la mise en vigueur de la convention, il n'est pas à propos de déposer une copie des documents mentionnés dans l'ordre de la Chambre avant que ces arrangements aient été définitivement pris.

(Signé): R. M. COULTER,

Sous-ministre des Postes.

J'espère que cette convention pour l'échange de colis postaux sera appliquée bientôt, car elle contribuera certainement à développer notre commerce avec la France. La classe de marchandises connue sous le nom d'"articles de Paris" est plutôt expédiée par la poste que par petite vitesse et comme la convention aura pour effet d'abaisser considérablement le port des colis, il devra en résulter un surcroît d'échange entre Paris et le Canada. C'est pourquoi je demande à mon honorable ami le ministre des Postes de hâter, autant que possible, la mise en application de cette convention.

Je désire maintenant appeler spécialement l'attention du ministre du Commerce sur le deuxième point de mes remarques. J'ai mentionné en termes généraux l'étendue de notre commerce avec la France. Il y a un autre côté de la question, qui, à mon sens, nécessite la présence à Paris d'un agent commercial de premier ordre. Je veux parler des placements que les capitalistes français font au Canada. Un auteur bien connu dans le monde économique a dit que la France est la créancière de tous les pays du monde et la débitrice d'aucun. La France est aujourd'hui le grand réservoir de l'épargne et des capitaux disponibles. Paris, qu'on a surnommé le premier salon de l'Europe, est aussi l'un des grands marchés financiers du monde. Les placements français au Canada sont plus

importants qu'on ne pourrait le croire. Je citerai quelques chiffres empruntés à un ouvrage très intéressant "Capital Investment in Canada" par Field. Je vois par cet ouvrage que les placements français au Canada comprennent:

Développement des manufactures et industries		\$ 8,500,000
Terres et mines		8,750,000
Prêts à hypothèques, etc.		30,000,000
Obligations industrielles et de chemins de fer		22,250,000
Obligations municipales et scolaires		1,250,000
Total		\$70,750,000

Sous le rapport des placements au Canada, la France vient immédiatement après l'Angleterre et les Etats-Unis; viennent ensuite la Belgique, l'Allemagne, la Hollande, la Russie, la Turquie et quelques autres pays. On voit que la France, sous ce rapport, joue un rôle assez important au Canada.

Permettez-moi encore de donner quelques autres détails. Je vois, par exemple, que les capitalistes français ont placé \$2,000,000 dans la caisse hypothécaire canadienne, qui fait d'excellentes affaires dans l'Ouest, me dit-on; la maison Revillon Frères, la grande rivale de la compagnie de la baie d'Hudson, a \$5,600,000 engagés dans l'Ouest canadien. Le crédit foncier franco-canadien, une institution financière bien connue de Montréal, qui a des succursales dans plusieurs parties du pays, a également fait des placements très importants. Il y a aussi une institution française dans la Colombie-Anglaise et, voici ce qu'en dit Field:

Le chiffre des capitaux étrangers engagés dans la Colombie-Anglaise peut être placé approximativement à \$6,000,000. Il y a une compagnie dont les placements soutiennent les compagnies houillères à Lille (Alta). C'est une compagnie française; il y a environ \$1,500,000 de capitaux français engagés dans les immeubles dans la Colombie-Anglaise et ces placements augmentent rapidement.

J'ai aussi pu constater que les actionnaires français sont très nombreux dans la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, le chemin de fer Algoma-Central et la compagnie de chemin de fer de la baie d'Hudson. Des capitalistes français ont aussi de grands intérêts dans la Dominion Iron and Steel Company et dans la compagnie minière du Lac des Bois. On rencontre de nombreux actionnaires français dans des entreprises de mines, de minoteries et de métallurgie. Field dit encore à la page 43:

La France est fortement intéressée dans les obligations des chemins de fer, des entreprises industrielles et autres du Canada. Les capitalistes français tiennent généralement un compte minutieux de leurs placements.

Je viens de mentionner plusieurs institutions dans lesquelles les capitalistes fran-

M. LEMIEUX.

çais ont placé des capitaux. La Bourse de Montréal fait grand cas de ces placements français; il y a à peine quelques mois, se fondait à Montréal une banque au capital de \$10,000,000. Le président et le vice-président de cette banque sont deux honorables membres de cette Chambre: sir Rodolphe Forget et M. Robert Bickerdike. On me dit que cette banque fait déjà d'excellentes affaires à Montréal; c'est une preuve de plus qu'on trouve toujours des capitaux en France et que les capitalistes français n'ont pas craint de venir encourager nos industries.

M. Field, parlant du capitaliste français, dit encore:

Un Parisien de passage au Canada faisait observer que ce qui nuit à l'introduction du capital européen dans l'Ouest canadien, c'est qu'on n'a pas fait connaître le Canada autant qu'on l'aurait dû.

M. Field veut parler sans doute de la France, car en Angleterre, en Allemagne et dans les autres pays du continent, le Canada a reçu une grande publicité.

Il y a quelques années, je visitais des écoles primaires d'Angleterre et j'ai remarqué avec beaucoup de satisfaction que le département de l'Intérieur au Canada avait fait distribuer des centaines de milliers de cahiers d'écriture parmi les élèves de ses écoles primaires. Chaque page de ces cahiers relate un fait concernant notre pays,—la population du Canada, les différentes nationalités qui habitent nos fleuves, nos lacs et nos rivières, nos ressources naturelles, nos grandes entreprises. Ces faits s'imprègnent dans la mémoire des enfants et les habituent à penser au Canada, si, plus tard, ils désirent émigrer.

Il est certains que des centaines et des centaines d'écoliers, s'ils ne l'ont pas déjà fait, prendront la route du Canada, grâce aux impressions qu'ils ont reçu, ou qu'ils reçoivent des cahiers qui portent ces dessins. Toutefois, on ne peut espérer, dans le cas de la France, que le Canada soit annoncé dans la même mesure pour cette raison spéciale que le gouvernement français s'oppose à propagande d'émigration. La France a besoin de tous ses enfants. La conscription existe en France et, en outre, il faut tenir compte de la diminution qui se produit annuellement dans le chiffre des naissances en ce pays. Nous savons tous qu'à l'instar de la Grande-Bretagne, la France est devenue une puissance aux ramifications universelles. Depuis 1870, alors que se produisit le désastre de Sedan, elle a étendu son domaine par tout l'univers et, naturellement, elle désire peupler de ses propres enfants les colonies qui lui appartiennent. Donc, le gouvernement français n'a cure de voir des agents d'immigration d'autre pays s'appliquer à la tâche d'attirer ses propres enfants à ces régions éloignées. Mais j'en reviens au point en discussion. Si nous ne pouvons

espérer obtenir de la France cette immigration considérable qui nous arrive d'autres pays, nous pouvons raisonnablement entretenir l'espoir de participer à l'énorme prospérité de la France. Le capitaliste français se contente d'un taux d'intérêt peu élevé, moins élevé même que ne l'est celui réclamé au Canada. Cela est toute une révélation pour lui; voilà ce qui explique pourquoi, au cours de ces dernières années, autant de capitaux français ont été placés dans des entreprises canadiennes. Je constate que le total des capitaux français placés au Canada s'élève à \$70,750,000 dans le cas des fabriques, des entreprises industrielles, de l'exploitation des mines et des terres, des hypothèques et des chemins de fer, des obligations municipales et scolaires, alors qu'à ce point de vue se placent la Belgique, avec \$811,673,000; l'Allemagne, avec \$30,725,000 et la Hollande, avec \$11,000,000. Je répète que, bien que nous ne puissions compter sur une immigration française considérable au Canada, n'empêche qu'au cours des quinze dernières années, il nous ait été possible de nous assurer notre faible part de cette immigration. Au cours des dix dernières années, 17,000 Français ont volontairement quitté leur pays pour venir s'établir au Canada. Ils appartiennent à la classe d'immigrants utiles entre tous, parce qu'ils possèdent des ressources au point de vue pécuniaire. Je crois que nous pouvons espérer avec confiance recevoir annuellement un volume encore plus considérable de capitaux français au fur et à mesure que nos hommes d'affaires connaîtront mieux les détails spéciaux du commerce français, alors qu'on sera plus au courant en France de nos entreprises industrielles et qu'on fera une propagande généralement plus étendue en faveur du Canada à Paris même et dans les autres villes importantes de France.

Nous plaçant à ce seul point de vue, nous devrions avoir à Paris un agent commercial qui serait pour le peuple français ce que je pourrais appeler—peut-être, cette expression est-elle trop classique pour le sujet que nous discutons—un mentor au point de vue des finances, quelqu'un qui fournirait tous les renseignements possibles et dignes de foi aux hommes d'affaires français; qui se tiendrait au courant des intérêts financiers français, en général. Je me rappelle que l'autre jour, lors d'une conférence donnée à Ottawa par mon honorable ami, M. Wallace Nesbitt, ce dernier a fait observer que la grande difficulté qui existe aujourd'hui en Europe, plus spécialement en Grande-Bretagne, c'est que trop nombreux sont les aventuriers qui nuisent à la bonne renommée du Canada dans les cercles financiers. Oui, monsieur l'Orateur, trop nombreux sont les faiseurs sur le marché financier de la Grande-Bretagne. Le premier venu peut lancer n'im-

portant dres—et c'est un fait très étrange de constater que John Bull, avec son sens des affaires reconnu, se laisse aussi facilement leurrer par ces lanceurs d'affaires.

Il en est de même du peuple français. Si nous avons en ce pays un agent commercial, le meilleur dont nous pourrions retenir les services, de même qu'il nous faudrait un agent supérieur à Londres, je dis, sans crainte de me tromper, que cela serait de nature à rehausser la réputation du Canada et à augmenter le volume de nos affaires avec la France. Nous avons déjà à Londres un haut commissaire qui remplit dignement sa fonction, mais nos questions d'affaires sont tellement concentrées à Londres que le haut commissaire ignore un grand nombre de leurs détails; de plus, les lanceurs de projets et d'entreprises ne se montrent pas généralement devant lui. Ils connaissent les sentiers obscurs et ils savent comment duper; leurs victimes sont de bons Anglais, ou bien d'excellents Français. Voilà une raison à ajouter à toutes les autres et qui devrait nous engager à nommer—je parle de la France en ce moment, mais la même observation peut s'appliquer aux autres pays—dans des cercles financiers aussi importants que le sont ceux qu'on trouve à Paris, un homme au-dessus de tout reproche, bien au fait de ce que sont le Canada et ses industries et des capitaux qu'on pourrait y placer. En terminant, je tiens à demander, à nouveau, à mon honorable ami, de revenir sur la décision qu'il a prise.

M. FOSTER (Toronto-nord): Quelle décision?

M. LEMIEUX: De ne pas remplacer notre agent commercial à Paris. Un si grand nombre de Canadiens font aujourd'hui le voyage d'Europe et se rendent à Paris et il y a en Europe un si grand nombre de gens qui s'informent des ressources du Canada et de l'état de choses qui y existe, qu'il serait très important de nommer un homme supérieur à la fonction d'agent commercial du Canada à Paris.

Qu'on parcoure la liste de nos agents. Nous avons des agents en Hollande, à Berlin, au Sud-Africain, aux Antilles, dans chaque partie du monde et, assurément, mon honorable ami ne mettra pas la France de côté dans ses dispositions amicales. Je reprends donc mon siège, monsieur l'Orateur, dans l'espoir que l'honorable ministre, lorsqu'il étudiera tous les détails de la question, en arrivera à la conclusion que, considérant le volume toujours croissant des échanges entre ces deux pays et se rappelant—je le dis en toute sincérité—les anciens liens qui ont existé entre la France et sa plus ancienne colonie, le Canada; tenant compte du nombre considérable d'habitants de langue française en ce pays et, pardessus tout, de l'entente cordiale qui subsiste entre les deux mères pa-

tries des Canadiens français, je ne puis m'empêcher d'espérer qu'il couronnera l'administration du département qu'il préside et pour laquelle il est si parfaitement outillé, en nommant un agent commercial à Paris.

M. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, je ne crois pas que je doive à cette phase particulière de la session, occuper aussi longuement que l'a fait mon honorable ami (M. Lemieux) l'attention de la Chambre; il me pardonnera donc si je ne navigue pas dans les eaux qu'il a choisies pour le voyage qu'il nous a fait faire et au cours duquel il a fourni à la Chambre des renseignements utiles. Pour la raison que je viens d'indiquer, je dois plus que jamais économiser le temps, mais je félicite mon honorable ami de la façon dont il a présenté sa cause dans le discours qu'il vient de nous faire et que je suis heureux de voir inscrit aux Débats. On le lira avec plaisir ainsi qu'on l'a écouté avec plaisir.

Je me contenterai de faire quelques observations pour laisser le champ libre à mon honorable ami (M. Cochrane) qui veut avancer la discussion des crédits qu'il nous soumet. Ainsi que l'affirme mon honorable ami (M. Lemieux), depuis nombre d'années on a cherché à établir un service de navigation entre la France et le Canada. Quelques-unes de ces tentatives ont réussi, mais non pas dans une mesure extraordinaire. Je crois ne pas me tromper en disant que le service que nous avons aujourd'hui a été probablement aussi efficace et aussi avantageux que celui qui existait alors que j'étais ministre des Finances, s'il n'est pas meilleur. J'ai constaté que ce service n'existait que d'une année à l'autre, sans la certitude qu'à l'expiration de douze mois la convention serait renouvelée. Dans de telles circonstances, on ne peut encourager l'initiative privée, ni développer le trafic. Cet état de choses subsistait d'une année à l'autre et cette convention, d'après le statut, ne devant être acquittée que durant dix années, j'en suis venu à la décision de négocier une convention qui durerait cinq ans et d'après laquelle nous aurions de meilleurs navires, des vaisseaux plus rapides, ce qui nous aurait permis d'étendre notre commerce et d'en chercher d'autres de cette façon. Je crois avoir noué, autant qu'il était possible de le faire, des relations en vue du développement du commerce entre les deux pays. Mon honorable ami, s'il le désire, peut étudier cette convention dans tous ses détails et il constatera que les avantages qu'on y stipule, sont importants. Il a dit qu'il y aura probablement concurrence dans le cas du trafic. Dans un sens la concurrence a toujours sa raison d'être, mais comment pourra-t-elle se poursuivre avec succès dans le cas d'une route com-

M. LEMIEUX.

merciale aussi peu productrice? C'est peut-être la leçon de choses que nous a enseigné mon honorable ami (M. Robb), lorsqu'il a parlé de la concurrence inouïe qui se poursuivrait dans le cas du commerce du fromage et du beurre, si l'on établissait un service semblable entre le Canada et la France. A d'autres points de vue, il peut arriver que cette concurrence améliore le commerce grâce aux efforts des deux pays. Tout cela dépend beaucoup de la nature de ce service et de la façon en laquelle chacun des deux pays le poursuivra.

Mon honorable ami a parlé de la chambre de commerce française de Montréal; parfait, mais je saisis cette occasion pour féliciter cette chambre de l'excellente circulaire qu'elle a distribuée partout, au Canada ainsi qu'en France. Elles sont rares les chambres de commerce qui ont publié un travail aussi utile que celui-là. Je suis certain que sa distribution aura de bons résultats. J'ai suivi avec intérêt les efforts qu'on a tentés à Paris même en vue de promouvoir le commerce du Canada avec la France. La chambre de commerce anglaise accomplit un grand travail à Paris même et l'association des Canadiens dont les membres se recrutent parmi les deux nationalités, donne un regain de vie à cette idée, en ajoutant un intérêt nouveau.

L'une des difficultés que j'entrevois dans le cas de notre commerce avec la France, c'est que ce dernier sera personnel. Si l'on consulte les états de notre commerce, on trouvera ce qui suit:

Exercice.	Importations		Balance.
	de la France.	de la France.	
1902.	\$ 6,900,000	\$1,400,000	\$5,500,000
1905.	7,200,000	1,500,000	5,700,000
1911.	11,700,000	2,700,000	9,000,000

Ce qui revient à dire que de 1902 à 1911 la balance du commerce à notre désavantage a été portée de \$5,500,000 à \$9,000,000. Nous ne pouvons pas espérer que la balance de notre commerce avec d'autres pays soit toujours à notre avantage, mais encore faut-il qu'elle ne représente pas un écart aussi considérable que celui que nous offre notre commerce avec la France. Mon honorable ami sait, je n'en doute pas, que la France ne peut être surpassée dans le cas de certains produits manufacturés. Elle tient une place à part quant aux produits qu'elle fabrique et à l'égard desquels le Canada ne peut entrevoir la possibilité de lui faire concurrence. Ce que nous pourrions expédier en France serait des articles à peine ouverts et qui sont plutôt à l'état brut. Malheureusement, nous ne pouvons expédier une très grande quantité de ces produits et il n'y a pas beaucoup d'apparence d'une augmentation rapide dans ce cas là, parce que la France est un pays dont le tarif protège largement tous les produits qu'elle compte.

Comme mon honorable ami ne l'ignore pas, après que le traité eut été conclu entre la France et le Canada, il s'était écoulé à peine un an que la chambre française élevait les droits sur les produits importés en France. J'ai ici une longue liste de ces majorations de tarif. Tous les droits furent élevés en générale, ainsi que le droit minimum, et il n'est que juste de faire remarquer que bien que la France ait relevé le droit minimum, nous recevons toujours le bénéfice d'un droit minimum et nous jouissons des mêmes avantages que ceux avec qui nous sommes en concurrence. Un tarif très élevé a naturellement pour conséquence d'empêcher l'entrée des matières qui y sont sujettes. C'est là l'une des difficultés que nous avons à surmonter en ce qui concerne notre commerce avec la France. J'ai l'espoir que ces relations s'amélioreront, et que le désir exprimé par la chambre française du commerce pour un tarif de préférence plus accentuée entre les deux pays ne tardera pas à se réaliser.

Si mon honorable ami (M. Lemieux) a compris que j'aie voulu dire que nous projetions de supprimer l'agence commerciale de Paris, il a certainement mal interprété mes paroles. Au besoin, de simples raisons de commerce m'auraient empêché de recommander cette suppression. Quand j'ai pris charge de mon département, je me suis aperçu que nous avions à Paris plutôt une pléthore d'institutions, au grand détriment de leur efficacité. Du moins, j'ai cru que nous avions une multiplication d'agences qui ne paraissaient pas être animées d'un bon esprit de camaraderie l'une à l'égard de l'autre, et qui paraissaient plutôt répugner à faire tendre leurs efforts vers un but commun. Il y avait, pour tout dire, de petits froissements entre les membres de ceux qui auraient dû plutôt constituer une famille heureuse. Je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de maintenir là-bas deux établissements sur une base de commerce. J'en ai fermé un, et je me suis dispensé des services de l'agent.

J'ai gardé l'autre, qui oppose plus d'avantages comme local et situation, pour ne pas dire plus, je me propose de le garder, et j'ai l'espoir que nous le rendrons très effectif en un sens commercial. Nous n'avons pas besoin d'un ambassadeur à Paris. Nous n'avons aucun besoin, à Paris, d'un homme qui se considère simplement comme représentant ce Gouvernement en quoi que ce soit qui puisse ressembler à la mission d'un ambassadeur. Ce qu'il nous faut c'est un homme rompu aux affaires, un homme de caractère, un homme du monde, qui soit légal de tout autre représentant venant de n'importe quel autre pays; mais cet homme-là devra pouvoir aussi au besoin se mettre sérieusement à la besogne et activer notre commerce avec la France. S'il réside à Paris, ce n'est pas seulement

pour le plaisir de la chose, mais pour qu'il ait aussi les yeux ouverts, et qu'il fasse tout ce qui est nécessaire pour savoir ce qui se passe par toute la France, en tout endroit où il pourrait y avoir des chances d'ouvrir des relations de commerce.

Mais il y a une chose pour laquelle je ne suis pas tout à fait d'accord avec mon honorable ami. C'est bien mon avis, ainsi qu'il le croit lui-même, qu'il y a plus à espérer en France en matière de placement de capitaux qu'en matière de commerce; mais j'hésiterais beaucoup à me ranger à l'avis qui me semble avoir été exprimé par mon honorable ami (que notre agent à Paris devrait être un conseiller financier pour tous ceux qui désirent faire des placements au Canada).

M. LEMIEUX: Apparemment, je ne me suis pas bien expliqué là-dessus, et je vais remettre les choses au point. Ce que j'ai voulu dire, c'est que l'agent commercial du Canada à Paris devra être un homme possédant de telles aptitudes et un tel caractère qu'il sera en mesure de pouvoir guider, pour ainsi dire, ceux qui désirent faire des placements au Canada. Bien entendu, il ne devra pas s'engager en quoi que ce soit ni engager le Gouvernement, mais ce devra être un homme jouissant d'une telle considération que ses paroles constituent une garantie morale aux yeux des capitalistes. C'est là ce que j'avais en vue.

M. FOSTER (Toronto-nord): Avec ces restrictions, je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami, mais les fonctions de cet agent ne devraient jamais s'étendre à plus que la présentation de renseignements généraux.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. FOSTER (Toronto-nord): Sans cela, il n'y a pas à savoir ce qui pourrait arriver, et si j'apprenais qu'un de nos agents ou commissaires de commerce eût recommandé à certaines gens de confier leurs capitaux à telle ou telle corporation particulière, et eût exprimé une opinion sur telle ou telle compagnie ou telle entreprise, je crois que mon devoir serait alors de dire à cet agent qu'il s'occupait là de choses qui ne le regardaient pas. La mission des agents de commerce, en dehors de choses purement commerciales, doit se borner à pouvoir communiquer des renseignements sûrs.

Qu'une personne, à l'étranger, désire se renseigner au sujet des chances de l'industrie du mica au Canada, elle trouverait là quelqu'un qui pourrait lui donner là-dessus des renseignements complets. Cet agent devrait pouvoir être en mesure de renseigner le public sur les industries manufacturières, agricoles et minières du Canada, et de pouvoir dire ce qu'elles sont et quel en est le développement. Un tel

agent serait très utile, mais il lui faudra bien se garder de recommander telle ou telle industrie à qui que ce soit. Si c'est à cela que se borne mon honorable ami, alors je suis d'accord avec lui. Je crois avoir maintenant tranquillisé notre collègue en ce qui concerne le maintien de l'agence commerciale de Paris, et j'espère même faire de cette agence l'égale de tous les commissariats que nous avons en d'autres parties du monde.

M. CARVELL: L'honorable ministre a-t-il pris en considération la question d'installer nos bureaux de Paris dans un endroit plus central?

Quand je suis allé à Paris, l'été dernier, j'eus de la difficulté à trouver un cocher pouvant me dire où se trouvaient ces bureaux; et quand enfin je fus arrivé là, il me fallut monter deux ou trois escaliers, parce qu'à l'heure où je m'étais présenté il n'y avait pas même un seul ascenseur en service. Il me semble que si nous voulons faire des affaires à Paris, nous devrions avoir nos bureaux près de la place de l'Opéra, qui me paraît être à peu près le centre de Paris. Je suis sûr que si nous ne retirons rien qui vaille de l'argent que nous dépensons à Paris, c'est tout simplement parce que nos bureaux ne sont pas en bon endroit. Si nous dépensions trois fois plus en loyer, je suis sûr que ce serait de l'argent bien placé.

M. FOSTER (Toronto-nord): Si mon honorable ami doit retourner à Paris et rend alors une nouvelle visite à notre commissaire, il n'aura pas à se rendre au même endroit que l'été dernier. Les anciens bureaux ont disparu, et j'espère bien aussi que le bail en est expiré. Dans tous les cas, nous n'en voulons plus. D'un autre côté, je crois que nous avons trouvé, pour nos nouveaux bureaux, l'un des meilleurs endroits qu'il peut y avoir à Paris.

M. LEMIEUX: J'ai vu moi-même ces nouveaux bureaux. Autrefois, ils étaient dans la rue de Rome. Ils sont maintenant 17 et 19 boulevard des Capucines. Je crois qu'aucun pays étranger n'occupe un meilleur local à Paris. Les bureaux de notre agent sont maintenant situés au cœur même de Paris, en face du Grand Hôtel et au coin de la place de l'Opéra.

M. E. PAQUET (l'Islet) (texte): Monsieur le président, je me servirai de ma langue maternelle pour faire quelques remarques sur cette question qui est bien française.

Je remercie l'honorable ministre du Commerce de ses bonnes paroles à l'égard du commerce entre la France et le Canada.

J'ai gardé un souvenir précieux d'un certain après-midi de la session 1907-1908.

J'éprouvais une vive satisfaction en voyant nos politiques conservateurs et libéraux s'efforcer d'améliorer le service de

M. FOSTER (Toronto-Nord).

paquebots entre le Canada et la France.

J'étais heureux de voter en faveur du traité franco-canadien.

Pendant de longues années nous avons été privés, pour ainsi dire, des relations commerciales avec la France. Aussi, j'apprécie hautement le mérite des hommes qui ont travaillé pour assurer de bonnes relations commerciales entre le Canada et la France.

Je remercie l'honorable député de Rouville d'avoir attiré l'attention du Gouvernement et du Parlement sur cette question.

Le regretté M. Hector Fabre parlait souvent dans le "Paris-Canada" de l'intérêt toujours croissant que l'on prend aux affaires du Canada dans les diverses classes de la société française.

Nous avons opéré une modification importante dans la pensée française.

Mais pour maintenir parmi nous le culte de la langue française, pour augmenter notre commerce avec la France, pour favoriser une saine émigration française, pour attirer le capital de l'ancienne mère patrie, nous devons avoir en France des agents de commerce actifs, bien renseignés sur nos conditions économiques.

Ils pourraient nous aider considérablement à augmenter nos exportations.

Des Canadiens français peuvent nous représenter dignement dans l'ancienne mère patrie.... Ils sauront nous aider afin de favoriser le commerce franco-canadien.

Ils sauront favoriser une saine émigration française. Le Gouvernement, je l'espère, sera heureux de nous aider afin d'assurer les meilleures relations commerciales entre le Canada et la France.

OBSERVATIONS SUR LA PARALYSIE DU TRANSPORT DU BLE DU NORD-OUEST.

M. McCRAINEY: Je désire appeler l'attention du Gouvernement et en particulier celle de l'honorable ministre du Commerce sur une lettre que j'ai reçue d'un de mes électeurs, M. Thomas Lawrence, de Hanley (Saskatchewan), en date du 14 mars 1912, décrivant les conditions qui existent dans cette région en ce qui concerne la paralysie du transport du blé—cette lettre est ainsi conçue:

Je désire vous décrire les conditions qui existent dans la région de Hanley. Nous avons commencé à battre le grain le 25 septembre dernier, il y a plus de cinq mois et demi, c'est-à-dire plus longtemps qu'il n'en faut pour obtenir une récolte de blé. Aujourd'hui, je suis allé voir l'agent de notre station, et je lui demandai combien de wagons de blé avaient été envoyés. Il m'a dit 319. Et combien de wagons y avait-il à charger? Il m'a dit 665, et que les cinq élévateurs avaient toujours été pleins depuis le commencement de la saison. M. Rouse a plus de 20,000 boisseaux en tas le long du quai exposés à tous les vents, et cependant il n'a pu encore se procurer qu'un seul wagon. La compagnie du chemin de fer a laissé ce wagon à Hanley

durant près de quatre mois après qu'il eût été chargé. Des quantités de wagons sont restés plusieurs jours et même plusieurs semaines en garage après avoir été chargés. Depuis 1904, il n'y a que deux années où nous avons eu un service raisonnable. J'ai expédié un wagon de blé le 30 octobre dernier et il n'est arrivé à Winnipeg que le 1er décembre. Il a fallu 32 jours pour le trajet de Hanley à Winnipeg, et presque le même temps pour aller à Port-Arthur. Mon tour n'est revenu ensuite que le 27 décembre, c'est-à-dire au bout de deux mois moins deux jours. J'expédiai cet autre wagon à la date ci-dessus, et il n'est arrivé à Winnipeg que le 15 février. Il a fallu à la compagnie du chemin de fer 1 mois et 3 jours pour faire arriver ce wagon à Winnipeg. J'ai été informé que ce wagon se trouve maintenant quelque part entre Winnipeg et Port-Arthur.

Ils ne peuvent pas dire quand ils le transporteront pour qu'on le décharge—ce sera peut-être le printemps prochain—et je devrai attendre jusqu'au matin et décharger ce wagon pour avoir l'occasion de vendre le contenu et de me rembourser.

Si les wagons n'arrivent pas à Hanley plus vite qu'auparavant je n'en aurai pas un autre avant le battage de la prochaine moisson. Il y a aux environs de Hanley des milliers de boisseaux de blé empilés dans les champs et qui pourriront et se perdront entièrement, s'ils ne sont pas transportés avant les chaleurs.

Je signale cette lettre au Gouvernement parce qu'elle est de date récente et expose une situation qui ne règne pas seulement à Hanley, mais qui prévaut dans une étendue considérable de la partie de l'Ouest d'où je viens. Je prie le ministre du Commerce de prendre avec les chemins de fer les arrangements qu'il croira sage afin de remédier à cette situation, si faire se peut.

M. FOSTER (Toronto-nord): En réponse à mon honorable ami, je dirai tout d'abord que je serai des plus sympathique. Toutefois, cela ne suffit pas pour transporter le grain. En deuxième lieu, je prendrai les mesures que je pourrai prendre pour faire connaître au commissaire des entrepôts et au chemin de fer les faits rapportés par l'honorable député, et je serai bien aise si le grain qui se trouve là-bas, et qui est exposé à se détériorer et à se perdre s'il y reste trop longtemps, peut être transporté rapidement ou, au moins assez tôt pour en empêcher la perte.

Cependant, mon honorable ami n'ignore pas les obstacles qu'on rencontre non seulement dans l'Ouest—c'est-à-dire dans cette partie de l'Ouest—mais depuis l'Ouest jusqu'aux ultimes confins de l'Est, obstacles qui ne sont pas propres au Canada, mais qui, loin de là, sont une caractéristique du pays voisin. Mon unique désir serait de pouvoir, par quelque moyen magique, employer et mettre à l'œuvre un millier de milles de voie ferrée et près de cinq millions de wagons remorqués et poussés par des locomotives. Mais nos désirs n'ont pas la

vertu qu'avait jadis la lampe d'Aladin et je crains que mes désirs n'amènent pas ce résultat.

M. CARVELL: Il y a peut-être encore lieu de prier.

M. FOSTER (Toronto-nord): S'il y avait lieu de prier, je m'adresserais à l'honorable député qui vient de prendre son siège. Je sais que, s'il prie avec ferveur, il aura beaucoup d'influence auprès du Seigneur.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

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

Reprise de la séance.

M. EMMERSON: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) confiera-t-il au hansard les renseignements concernant les soumissions pour le chauffage de l'aile nouvelle des bureaux de l'Intercolonial à Moncton?

M. COCHRANE: Je constate qu'on a demandé à chaque soumissionnaire de soumettre ses propres plans. Je n'ai pas donné un renseignement exact hier soir; ce détail m'avait échappé. Nous avons demandé à chaque soumissionnaire d'offrir son propre système de chauffage et de ventilation, et les résultats sont indiqués dans l'état que l'honorable député a vu.

Département des Chemins de fer et Canaux (dépenses de premier établissement), construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, \$2,000,000.

M. GRAHAM: Le ministre nous dira-t-il où en est rendu la première entreprise, celle de M. J. D. McArthur. Aura-t-il aussi la bonté de nous apprendre si une deuxième entreprise a été adjudgée, et de nous en donner les détails. Dans le cas contraire, que se propose-t-on de faire? De plus, où en sont rendus les travaux du pont de la Saskatchewan à la Mission du Pas, point de départ du chemin?

M. COCHRANE: L'entreprise aujudgée à M. McArthur se poursuit avec toute la célérité possible. D'après les derniers rapports, l'entrepreneur a transporté tous ses approvisionnements tout le long de la voie et il compte observer les conditions de son marché. Nous n'avons pas encore adjudgé une deuxième entreprise parce que nous n'avons pas décidé à quel port le chemin de fer aboutira. Nous avons un ingénieur à Churchill et un autre à Nelson et j'espère que je pourrai faire un choix avant six semaines ou deux mois. Quant au pont, l'infrastructure est presque complète et nous avons adjudgé la construction de la superstructure. Je ne crois pas qu'elle soit achevée beaucoup avant la fin de l'année.

M. GRAHAM: Le délai a dû être prorogé deux ou trois fois.

M. COCHRANE: Il a été prorogé une fois de mon temps, et il l'avait été auparavant.

M. GRAHAM: Si j'ai parlé d'une deuxième entreprise, c'est que l'autre jour j'ai lu dans les journaux qu'on avait adjugé la construction de 85 milles de plus. Du moins je crois que c'est le chiffre qui était mentionné.

M. COCHRANE: Les études en sont rendues au point que nous pourrions adjuger une autre entreprise, si nous étions certains du port où le chemin de fer se rendra.

M. GRAHAM: Si je me rappelle bien les renseignements que je possédais, ils démontreraient que le port de Nelson serait le meilleur de beaucoup au point de vue du chemin de fer et de ses opérations.

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Cela ne souffre aucun doute. Mais Fort-Churchill est actuellement un meilleur port pour une quantité modérée de trafic. Si l'on s'attend à beaucoup de trafic par cette route—et je le crois—Port-Nelson offre plus d'avantages que Fort-Churchill, comme port vaste et sûr. Je crois savoir que l'obstacle provient moins de la glace qui se trouve dans la baie que de celle qu'on rencontre dans le détroit. Mon honorable ami sait, je n'en doute pas, qu'on a toujours tort de prédire les événements, mais les prédictions au sujet des ports sont une autre affaire, bien entendu.

Le ministre peut-il me dire si des mesures ont été prises relativement à cette ligne pour la construction d'élevateurs dans les ports de la baie d'Hudson? A-t-on adjugé une entreprise ou fait quelque chose? A-t-on pris une décision au sujet des élevateurs? Le Gouvernement a-t-il étudié le projet d'avoir des élevateurs nationaux à Liverpool? A-t-on pris des arrangements, ou commencé à en prendre pour établir une ligne de steamers entre l'Amérique et l'Europe? C'est peu de chose, il va sans dire, que de construire ce chemin de fer; c'est presque une affaire d'importance secondaire; on peut le faire aboutir à un point quelconque de la baie d'Hudson. Mais la difficulté, j'imagine, sera de se procurer les moyens de se rendre des ports de la baie d'Hudson à Liverpool, ou dans un autre port d'Europe. Le ministre peut-il nous renseigner sur ce point?

M. COCHRANE: Quant au port, je le répète, j'espère que je pourrai prendre une décision dans une couple de mois. Ainsi

M. COCHRANE.

que l'a dit l'honorable député (M. Graham) Port-Nelson serait bien préférable pour une raison, à savoir: il raccourcit la distance de 85 milles, ce qui est toute une affaire et bien mieux, il va sans dire. Nous avons un tracé d'un chemin dont la pente n'est que de 4-10 dans les deux directions jusqu'à Port-Nelson. C'est un état de choses remarquable pour une distance de 418 milles.

Nous devons construire les élevateurs, je suppose. Le budget supplémentaire mentionnera probablement une somme à cette fin, de sorte que, lorsque nous aurons choisi un port, nous pourrions nous mettre à l'œuvre avant l'année suivante. Quant aux moyens de transport à partir de là, je n'ai pas encore pris de dispositions. Des gens ont discuté ce point, mais il n'y a rien de définitif.

M. GRAHAM: Le ministre ne croit-il pas qu'il y a lieu de se hâter?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Si l'Ouest doit retirer tous les avantages que procurera ce chemin, dès qu'il sera construit, il faut se hâter, je crois. A mon avis, le ministre a commis une erreur en suspendant l'entreprise et en gaspillant du temps.

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu de perte de temps; l'entreprise sera achevée avant que le reste soit prêt.

M. GRAHAM: Il faudra d'abord achever ce bout-ci.

M. COCHRANE: Pas nécessairement.

M. GRAHAM: A moins que vous ne vouliez faire la grande dépense de transporter les approvisionnements par eau ou de les charroyer à une grande distance. Plus tôt cette extrémité-ci sera construite, plus tôt tout le chemin sera achevé.

S'ils doivent jouir des avantages de cette route, le ministre ne croit-il pas que, dans l'intérêt de l'Est aussi bien que de l'Ouest, les navires devront être prêts à entretenir des communications avec l'Europe dès que la voie ferrée sera prête?

M. COCHRANE: L'honorable député n'aurait-il pas dû faire quelque chose lorsqu'il était ministre?

M. GRAHAM: J'ai fait quelque chose.

M. COCHRANE: Il n'y a rien au département qui le démontre.

M. GRAHAM: Je ne l'ai pas divulgué, pas plus que l'honorable ministre ne le fait. Je croyais qu'il faisait quelque chose à ce sujet. Je comprends qu'il est difficile de trouver une solution. C'est pourquoi on ne devrait pas tarder à établir un service de steamers afin de rendre complètes les communications avec le marché euro-

péen. Sans cela, vous n'aurez qu'un chemin local.

M. COCHRANE: Je suis complètement d'accord avec vous.

M. McCRANEY: Le Gouvernement a-t-il définitivement arrêté son programme au sujet du terminus ouest du chemin de fer de la baie d'Hudson? Sous l'ancien régime, on avait choisi le Pas comme terminus ouest.

M. COCHRANE: Ce point est réglé, à moins que des changements ne surviennent. Il n'a pas même été question de prolonger la voie ferrée. On m'a prié d'envoyer des arpenteurs sur les lieux mais j'ai cru que nous avions assez à faire cette année.

M. EMMERSON: A-t-on pris une décision au sujet de la mise en service de ce chemin lorsqu'il sera achevé? C'est-à-dire le Gouvernement le mettra-t-il lui-même en service ou le louera-t-il à une compagnie particulière? A-t-on fait quelque chose à ce sujet ou entamé des négociations?

M. COCHRANE: Rien.

M. McKENZIE: Quelle est la longueur de la ligne à partir du rivage de la baie?

M. COCHRANE: Quatre cent dix-huit milles.

M. McKENZIE: Combien à l'entreprise?

M. COCHRANE: Cent quatre-vingt-cinq milles.

M. McKENZIE: Combien de temps faudra-t-il encore pour que tous les travaux soient donnés à l'entreprise?

M. COCHRANE: Quelques mois seulement, j'espère.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il calculé dans combien de temps tout serait terminé?

M. COCHRANE: Non.

M. McKENZIE: En trois ans?

M. COCHRANE: Je ne l'espère pas.

Transcontinental national, \$25,000,000.

M. GRAHAM: C'est un crédit considérable. Quelque temps avant mon entrée dans

cette Chambre un rapport concernant les travaux exécutés a été déposé sur le bureau de la Chambre. Je voudrais savoir si la commission a fait son rapport supplémentaire au Parlement. Outre son rapport annuel, la commission est obligée de déposer sur le bureau de la Chambre un rapport supplémentaire jusqu'au premier janvier.

M. COCHRANE: J'aurai ce rapport; je crois qu'il est dans mon bureau à l'heure qu'il est.

M. GRAHAM: Il devrait être déposé sur le bureau de la Chambre au plus tôt.

M. COCHRANE: J'y verrai dès demain.

M. GRAHAM: Mon honorable ami consentira-t-il à laisser ce crédit en suspens?

M. COCHRANE: Je voudrais que l'on travaille.

M. GRAHAM: Très bien. Je crois savoir, en grande partie, ce que contient ce rapport d'après ce que j'en ai vu dans le hansard. A ce sujet je veux protester aussi énergiquement que possible contre certains chiffres qui ont été donnés à cette Chambre concernant le coût de la voie. Il y a toujours deux manières d'envisager des chiffres. Premièrement, l'exactitude des chiffres mêmes ou des sommes pris séparément; deuxièmement la manière dont ils sont combinés dans un exposé. Je conteste ceux-ci dans les deux cas. Pris séparément ils prêtent à la critique; et c'est beaucoup matière d'opinion s'ils sont exacts ou non. J'admets que c'est un sujet qui est surtout du ressort des ingénieurs. Mais je prétends que la manière dont on les a combinés est absolument trompeuse et incorrecte. Je vais présenter les mêmes chiffres officiels qui sont donnés dans le hansard. M. H. McPherson, aide-ingénieur, promu par le ministre des chemins de fer, a signé un rapport qui a été mis, l'année dernière, devant la Chambre et que j'accepte entièrement. Mais je veux qu'il soit bien compris que ces chiffres ont été donnés par M. McPherson l'année dernière. Ceux de cette année sont signés par M. Grant. Je prends dans le rapport de l'année dernière et dans celui de cette année les chiffres que je vais lire et je donne la différence dans les estimations.

Crédits.	1910.	1911.	Différence.
	\$	\$	\$
Terrassement, etc.	97,352,200	109,879,000	12,527,800
Terrain de la voie.....	3,540,000	4,196,000	656,000
Rails, etc.	12,572,000	13,200,000	628,000
Constructions, etc.	4,309,000	4,957,000	648,000
Superstructure en acier.....	5,585,000	6,054,000	469,000
Arpentages.....	4,013,000	4,170,000	157,000
Ingénieur et dépenses.....	7,110,500	11,532,000	4,421,500
Usines de Springfield.....	2,345,000	2,937,000	592,000
Ateliers de réparations et outillage.....	1,300,000	1,301,000	1,000
Bacs transbordeurs.....			650,000
Terminus de Québec.....	4,438,000	9,600,000	5,162,000
Loyer de la gare commune à Winnipeg.....	200,000	250,000	50,000
Bureaux, salaires et dépenses.....	2,575,000	3,000,000	25,000
	145,339,700	171,726,000	26,386,300

Soit une différence en chiffres ronds de \$26,000,000, et cette différence dans les estimations est faite à moins de douze mois d'intervalle par les ingénieurs du même bureau. C'est au pays et à la Chambre de décider quelles estimations sont justes. Les estimations l'année dernière ont été préparées par l'aide-ingénieur, M. McPherson, et les estimations de cette année sont préparées par l'ingénieur en chef, deux hommes en qui l'on peut avoir entière confiance, et cependant il y a une différence de \$26,000,000. Je ne vois pas, monsieur le président, comment des profanes comme nous vont pouvoir résoudre ce problème. Ordre avait été donné l'année dernière de faire une évaluation aussi juste que possible de ce que coûterait la voie une fois terminée, et cependant nous trouvons que dans douze mois l'évaluation est augmentée de \$26,000,000. J'ai donné ces chiffres, et mon honorable ami a été assez bon de me faire parvenir une réponse à certaines questions. Il n'a pas lu à la Chambre cette réponse dans laquelle les ingénieurs expliquent les augmentations que j'ai indiquées.

Terrassement.

L'augmentation est due principalement à la révision du coût estimatif des entreprises numéros 13, 16 et 17 qui avaient été calculé en premier lieu sur les chiffres mêmes des contrats. Les ingénieurs de district ont depuis ce temps révisé les chiffres de ces contrats et des autres contrats, en s'éclairant des renseignements additionnels obtenus à l'aide de plus complètes études sur le terrain.

C'est peut-être une raison au point de vue des ingénieurs, mais elle n'est pas très forte quand le ministre la donne à la Chambre. Nous désirons aussi vivement que personne avoir des renseignements exacts.

M. COCHRANE: C'est le même ingénieur.

M. GRAHAM.

M. GRAHAM: Les ingénieurs diffèrent beaucoup d'avis au sujet de ces chiffres qui sont considérables.

Terrains de la voie et dépenses.

L'augmentation ici provient de ces règlements qui ont été faits de réclamations pour droits de passage et pour dommages causés aux propriétaires par la construction du chemin, il provient aussi du fait qu'en certains endroits les terrains ont augmenté en valeur et que le prix dépasse celui que l'on avait prévu tout d'abord.

Rails et pièces d'éclissage.

L'augmentation est due à l'addition à la nouvelle estimation du parc de division à Moncton qui n'était pas compris dans la première estimation, et à de nouvelles voies posées dans d'autres parcs, ainsi qu'à l'augmentation du prix des matériaux entrant dans l'établissement de la voie.

Bâtiments.

L'augmentation est due à une connaissance plus précise du genre et du nombre de bâtiments qui seront requis. Lorsque la première estimation a été faite, on ne connaissait ni le genre ni le nombre de bâtiments que l'on a décidé de construire.

Superstructure en acier pour ponts.

L'augmentation est due à la décision qui a été prise de faire les ponts à double voie aux environs de Winnipeg au lieu de voie simple calculé dans les premières estimations, et aussi à l'augmentation dans le prix de la superstructure des ponts.

Etudes et dépenses.

Augmentation due à la révision du tracé des entreprises 12 et 13.

Travaux d'ingénieur et dépenses.

L'augmentation est due au fait que l'on devra garder le personnel sur le champ pour le règlement des désaccords, aux dépenses d'enquêtes et aux frais de procès possibles.

On estime la dépense à seulement 6.7 p. 100 du coût total, ce qui n'est pas une estimation bien élevée.

Ateliers de Springfield.

L'augmentation est due au fait que l'on fera les fondations des ateliers et des machines beaucoup plus profondes et plus larges

qu'on le pensait lorsque l'estimation précédente a été faite.

Bacs transbordeurs à Québec.

Cet item se figurait pas dans la première estimation.

Terminus et voie ferrée depuis le pont de Québec jusqu'à la ville.

L'augmentation provient d'une estimation plus exacte du coût des ateliers de locomotives et de wagons, et de l'incertitude au sujet de ce que coûtera le droit de passage, pour laquelle il faut laisser une marge.

Loyers et gares conjointes à Winnipeg.

L'augmentation provient de la prolongation possible du temps pendant lequel il faudra payer loyer en plus de ce que l'on avait calculé dans la première estimation.

Salaires aux bureaux de l'administration.

On calcule qu'il faudra garder le personnel plus longtemps; à cause des dépenses d'enquêtes et procès possibles, il faudra garder le personnel et probablement l'augmenter. Cet item n'étant qu'un septième pour cent du coût total, n'est pas exagéré.

Ceux qui ne sont pas ingénieurs peuvent difficilement se quereller au sujet des chiffres des ingénieurs, et, conséquemment, il nous faut les accepter en grande partie, mais il importe peu de savoir ce que je puis penser de l'évaluation de mon honorable ami, parce qu'on a profité de tous les doutes possibles d'augmentation des dépenses. Que l'estimation soit exacte ou non—et n'étant pas ingénieur je ne dois pas dite qu'elle est inexacte. On semble avoir profité de tous les doutes possibles pour la faire aussi élevée que possible.

M. COCHRANE: Elle a été soumise à la commission.

M. GRAHAM: Peu importe à qui elle a été soumise. Je m'en rapporterai au comité et je lui soumettrai quelques-uns des item. Je veux tout d'abord que le comité se rappelle bien qu'en douze mois seulement l'évaluation a été augmentée de \$26,000,000. Prenons d'abord l'item: Salaires du personnel aux bureaux et dépenses.

S'il est vrai, comme le dit mon honorable ami, que c'est seulement un et sept-dixèmes pour cent du coût total indiqué dans cet état, l'argument que l'on a tenté de faire valoir devant cette Chambre pour démontrer que le personnel des bureaux était trop dépensier, se trouve démolé. Je puis dire que dans plusieurs de ces paragraphes il y a une grande incertitude. A deux ou trois endroits, le mot "possible" est employé. A l'égard des installations de tête de ligne à Québec, le mot "incertitude" est employé; ce qui confirme jusqu'à un certain point ce que je viens de dire. Afin d'être bien sûr que l'on n'oublie rien, il y a une grosse somme d'ajoutée. Mais allons un peu plus loin. Un mot à l'égard des "travaux d'ingénieurs et dépenses," car ce sont là deux item à l'occasion desquels nous n'aurons plus à discuter la question d'ex-

Travaux des ingénieurs et dépenses. Il convient d'ajouter ici quelque chose pour faire face aux frais des études qui pourraient se continuer, au règlement des différends qui pourraient se produire, à des frais d'enquête, frais de cour en cas de procès. La dépense est évaluée à pas plus de 6.7 p. 100 du coût total, ce qui n'a rien d'exagéré.

Après cela, on ne viendra plus nous parler de dépenses extravagantes par les ingénieurs.

M. COCHRANE: Cet état est de l'ingénieur, et non de moi.

M. GRAHAM: Il porte la signature du sous-ministre.

M. COCHRANE: Cela se peut, mais c'est l'état de l'ingénieur, et de celui-là que vous avez employé.

M. GRAHAM: C'est vrai, mais je tiens à signaler l'effet que l'on cherche à produire au moyen de cet état présenté par un ministre en réponse à une question. Même en tenant pour vrais ces chiffres, et mon honorable ami doit les tenir pour vrais, ils détruisent absolument ce que l'on a dit des dépenses excessives au bureau principal ou chez les ingénieurs. Il est dit en effet dans ce rapport que l'évaluation n'est pas exagérée.

Vient ensuite le doublement de la voie du pont de Winnipeg. On a jugé à propos de doubler la voie du pont ou de construire un pont qui, à l'avenir, aura une voie double, afin d'augmenter l'unité du chemin. Je ne suis pas sûr que ce soit là faire ce que nous avons entrepris, c'est-à-dire, de construire un chemin à voie simple. L'honorable ministre ajoute à la dépense en construisant un pont à double voie.

M. COCHRANE: C'est vous et non pas nous.

M. GRAHAM: Cet état indique que l'augmentation est due à ce que le pont est ajouté. Que ce soit nous ou d'autres, ce n'en est pas moins une nouvelle dépense faite en vue de l'avenir. On prévoit la construction d'un pont à double voie, et c'est naturellement plus coûteux qu'un pont à une seule voie. Quoi qu'il en soit, jugeons de ces chiffres comme résumant l'évaluation des dépenses à faire pour l'achèvement final de la ligne. Ces chiffres nous sont soumis comme représentant la somme nécessaire au parachèvement de la ligne. Ce sera par les soins de mon honorable ami en sa qualité de ministre des Chemins de fer et des Canaux, que cet argent sera employé, et je crois que, de la part de l'honorable ministre, c'est une réponse complète à toute accusation d'extravagance dans la construction de la voie quand il vient ainsi nous présenter un état de frais plus considérable que jamais en nous disant que la ligne ne peut se construire à moins.

M. BEST: Ces 26 millions dépassent-ils l'augmentation moyenne des frais du chemin de fer depuis qu'il a été commencé?

M. GRAHAM: Ils représentent ce que l'on a cru devoir ajouter à l'évaluation de l'année dernière.

M. BEST: Oui, mais n'y a-t-il pas eu chaque année, depuis le commencement des travaux, une pareille augmentation de 26 millions?

M. GRAHAM: Cela se peut, mais cela n'a aucun rapport à la question qui m'occupe. On a accusé d'extravagance l'ancienne administration, et maintenant on veut nous dire: Si élevés qu'aient été les frais de construction par mille sous le Gouvernement précédent, nous admettons ne pas pouvoir l'achever à moins. S'il y a une différence, ce ne sera certainement pas un sou de moins. Est-ce vrai? est-ce faux? je n'en sais rien.

M. COCHRANE: Ceci n'est pas juste, puisque nous n'avons rien changé à la situation. La même commission était là; ces chiffres sont ceux de l'ingénieur, et mon honorable ami peut tant qu'il lui plaira se consoler en les parcourant.

M. GRAHAM: Mon honorable ami en a la responsabilité, tout comme je l'avais autrefois. S'il pense autrement, c'est donc à la commission qu'il faut s'en prendre de tout ce qui est arrivé, et le Gouvernement n'est responsable de rien. Mais non, le ministre et le Gouvernement ont jusqu'à un certain point la responsabilité de la chose. Quand ces chiffres sont présentés à la Chambre, quand on les met devant le public pour lui montrer combien cette voie coûte cher, l'économie que l'on entend pratiquer à l'avenir pourra être de l'extravagance comparativement à ce qui s'est fait dans le passé. Ils font voir que mon honorable ami n'a pas l'intention de construire le reste du chemin à un sou meilleur marché que n'a coûté la première partie.

M. COCHRANE: Je n'ai pas dit cela.

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne le dit pas, mais les chiffres le prouvent abondamment. Ces chiffres, s'ils sont exacts, démontrent que les prodigalités reprochées à mon administration sont sans fondement, puisque nos successeurs entreprennent de terminer la voie par les mêmes procédés et en faisant la même dépense. Ils ont simplement changé la commission.

M. COCHRANE: Quand la commission a-t-elle été changée?

M. GRAHAM: Cette évaluation est pour l'avenir et non pour le passé. Examinons maintenant ces chiffres à un autre point de vue. S'il nous faut admettre l'exactitude de ces chiffres dans leur ensemble, l'é-

M. GRAHAM.

tat que l'on a communiqué au pays est faux.

M. COCHRANE: Quand cela?

M. GRAHAM: Il y a quelques semaines, et c'est en grande hâte qu'on l'a envoyé à Renfrew-sud. Je désire être écouté de ceux de cette Chambre qui savent ce que sont les affaires. On a prétendu que la ligne coûte trop cher. Ce que l'on nous reproche, c'est l'argent dépensé à l'achat de rails, de traverses, à la construction de ponts ou autres ouvrages. L'état que le ministre présente à la Chambre ne porte pas la signature de M. Grant, et c'est à lui que mon honorable ami aurait dû le demander.

M. COCHRANE: Je l'ai, et il est signé.

M. GRAHAM: L'état relatif à l'évaluation porte son nom, mais non pas cette combinaison de chiffres que l'on trouve dans le rapport. M. Grant porte à \$171,726,000 le coût total de la ligne, et c'est la seule partie de l'état qui porte sa signature. Quant au reste des chiffres mis ensemble pour former une combinaison, voilà ce que je me propose de discuter pendant quelques instants. Je demande au comité si, quand on s'est plaint du coût excessif de la ligne, l'on n'a pas envisagé la chose au point de vue des rails, des gares, des ponts; et l'argument que l'on a employé est que le coût de la construction de la voie sera si élevé que l'intérêt à payer constituera une lourde charge, tellement lourde qu'il sera impossible d'abaisser les tarifs. En conséquence, tout état que l'on communique au pays et où l'on ajoute aux frais de construction des sommes qui n'ont pas été employées à le construire, est trompeur, et c'est de cet état que je vais parler. J'ai ici le rapport indiquant ce que coûte la division de l'Est, rapport présenté à cette Chambre par l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane). Je trouve ici un item:

Intérêt durant la construction à 3 p. 100 au 31 décembre 1911, \$7,690,128.68.

Intérêt sur la dépense évaluée à 3 p. 100 pour une année se terminant le 31 décembre 1912, \$3,530,000.

Intérêt sur la dépense évaluée à 3 p. 100 pour une année au 31 décembre 1913, \$4,635,000.

Tous ces intérêts font ensemble une somme d'environ 16 millions. Ici se présente la question de savoir si durant la construction, l'intérêt doit être ajouté.

M. COCHRANE: Il s'agit de la division de l'Ouest.

M. GRAHAM: Est-ce que tant que durent les travaux l'intérêt doit être ajouté au coût de la construction? Les opinions sont partagées à cet égard. Quand mon honorable ami paye une subvention, je ne

crois pas qu'il tienne compte de l'intérêt des sommes dépensées durant la construction, mais il se base uniquement sur ce qui a été réellement dépensé, et c'est là-dessus qu'il établit ses calculs. Il existe une divergence d'opinion sur ce point, et des deux côtés, l'on apporte d'excellentes raisons. Quoi qu'il en soit, je vais laisser là ces chiffres et passer à l'item suivant. En ajoutant les 16 millions, en lui donnant tout le bénéfice du doute, si doute il y a, et en ajoutant l'intérêt des sommes dépensées au cours des travaux comme faisant partie des frais de construction, nous arrivons à un total de capitaux évalués au 1er janvier 1912 à \$187,781,128.68.

J'arrive maintenant à l'item qui suit, et de nouveau, je m'adresserai à ceux des députés qui ont le sens des affaires. Cet item est l'intérêt sur le coût du chemin de fer pendant les sept premières années après sa construction. Le marché fait avec la compagnie porte que le Gouvernement construira le chemin et le donnera à loyer au Grand-Tronc une fois terminé. Pendant les sept dernières années du bail, la compagnie n'aura aucun loyer à payer. Mais ceci n'ajoute rien aux frais de la construction.

M. COCHRANE: Est-ce que l'intérêt, non seulement pour la section des prairies, mais aussi pour la section des montagnes, n'est pas imputé au capital tant au cours des travaux que pendant sept ans après cela.

M. GRAHAM: Je ne crois pas que la section des montagnes non plus que la section des prairies ait rien à faire avec les frais de construction de la section appartenant à l'Etat.

M. COCHRANE: Elles sont ajoutées au compte du capital.

M. GRAHAM: Ce n'est pas la même chose. Si mon honorable ami disait que cette entreprise va coûter tant au pays, ce serait très bien; mais les frais d'établissement de ce chemin ne comprennent pas un farthing de cet intérêt de sept ans. Ce fait est si bien démontré que tout homme d'affaires sera de mon avis. Supposez que nous ayons là un mille de chemin de fer construit par la compagnie du Canadian-Northern. Ce mille coûte \$30,000 et c'est très bon marché. Le Parlement fédéral a voté à cette compagnie une subvention de \$6,400 pour ce mille. Est-ce que cela fait monter les frais de construction de ce mille de chemin de fer à \$36,400? Non; il continue à ne coûter que \$30,000, et \$6,400 ont été donnés à la compagnie pour l'engager à construire ce chemin. Je pourrais aller plus loin, et dire que cette subvention a diminué les frais, au lieu de les augmenter, en ce qui concerne la compagnie. Aux termes de la convention relative au Transcontinental, aucun loyer ne sera dû pendant sept ans,

et c'est là une aide qui n'ajoute ni n'enlève rien aux frais de construction de la voie ferrée et qui n'a absolument rien à faire avec ces frais. Sous ce chef est ensuite comprise une somme de \$34,434,000 qui n'a absolument rien à faire avec les frais du chemin exécuté par la commission, sous la surveillance du ministère des Chemins de fer. Quiconque a tant soit peu le sens des affaires dira que ces 39 millions ne sauraient faire partie du coût de la voie.

Arrivons maintenant à une autre item. Nous avons là \$39,500,000, qui ne se rattachent pas à la construction de la voie. L'item qui vient après est celui-ci:

Ajoutez pour neuf ans (du 1er janvier 1912 au 31 décembre 1920), les améliorations imprévues et non évaluées, \$7,884,840.32.

Je tiens à faire observer à la Chambre que ces améliorations sont imprévues et qu'elles ne sont pas évaluées. Malgré cela, le ministre ajoute du coup \$7,884,000, et, toujours pour gonfler l'affaire, il déclare que nous ajouterons l'intérêt de ces \$7,884,000. Je dis que ce montant ne trouve pas place dans les frais de construction du Transcontinental avant qu'il soit remis à la compagnie du Grand-Tronc. Ce chemin est cédé complet et l'absence de loyer pendant les sept premières années n'empêche pas le bail de courir à partir du jour que le Grand-Tronc-Pacifique prendra possession de la voie et commencera de l'exploiter. Ces améliorations pourraient être de 7 millions, plus ou moins, et la loi a prévu la chose. Lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura pris la ligne à sa charge, cette partie de la convention se trouvera exécutée. Elle en deviendra locataire, bien que, pour commencer, elle n'ait à payer aucun loyer.

Advenant le cas où le Gouvernement, après le parachèvement de la division de l'Est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail...

C'est-à-dire cinquante ans.

...jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mis à la charge de la compagnie, le Gouvernement pourra faire ces dépenses, et le montant de ces dépenses sera ajouté au compte des frais de premier établissement à la fin de l'année au cours de laquelle cette dépense aura été faite et dès lors sera considéré comme faisant partie du coût de la construction sur lequel des intérêts doivent être payés par la compagnie sous forme de loyer. Nulle telle dépense ne pourra néanmoins être contractée sans le consentement et l'approbation de la compagnie.

Voilà ce qui forme la base de tout arrangement à faire par la suite. Si la compa-

gnie, au bout de deux ou trois ans, vient dire au Gouvernement: Nos affaires sont tellement volumineuses qu'il nous faut une double voie, d'autres ponts, ou des ponts d'une autre sorte; il nous faut des gares en plus grand nombre et de plus grandes facilités aux têtes de ligne; voulez-vous nous bâtir tout cela? Oui, dira le Gouvernement, nous allons le faire, mais vous aurez à nous payer l'intérêt. Ce serait là une nouvelle opération que la loi a prévue et qui n'a rien à faire avec les frais de premier établissement, pendant que c'est à ces frais que l'on trouve à redire. Le bail est fait pour cinquante ans, et le Gouvernement pourrait tout aussi bien faire une estimation du coût probable des améliorations dans ces cinquante années et l'ajouter à celui du Transcontinental, comme il le fait pour les sept années qui vont suivre l'achèvement de la voie, parce qu'à l'expiration des sept années, les conditions sont les mêmes qu'à partir du jour où le bail commence. C'est induire le public en erreur que d'ajouter les frais d'amélioration qui nécessitent un constant accroissement des affaires et les changements de situation.

Je désirerais toucher à un autre point. Mon honorable ami, ou quelqu'un pour lui, après avoir ajouté ces chiffres à l'état qu'il présente à la Chambre, dit:

Au premier janvier 1921, on estime que le chemin aura coûté en frais de premier établissement \$236,000,000, soit \$130,800 par mille.

Se reposant sur la foi des déclarations du nouveau ministre des Chemins de fer, le public croit aujourd'hui que les frais de premier établissement du Transcontinental vont être de \$236,000,000 alors que tout individuellement tant soit peu au courant des affaires retrancherait près de \$50,000,000 du coup. Ces chiffres que l'on a eu soin de faire connaître dans toute l'étendue du pays, que l'on a fait valoir contre moi du haut de toutes les estrades dans le comté où je me suis dernièrement porté candidat, sont faits pour induire le public en erreur. Plus que cela, ils tromperont les capitalistes anglais qui fournissent des fonds au Grand-Tronc-Pacifique comme à toutes nos autres entreprises et ils font tort au pays.

Dans cet exposé, mon honorable ami dit:

Si pendant les trois années se terminant le 31 décembre 1923, le chemin ne gagne pas 3 p. 100 en plus des frais d'exploitation, l'intérêt est alors ajouté au capital pour trois autres années, ce qui ajoute \$22,050,000 aux frais de premier établissement, c'est-à-dire \$143,015 par mille, plus le coût des améliorations pendant quarante-trois ans.

Voici maintenant qu'il calcule la dépense pour quarante-trois années. Si, si, si... si l'affaire ne réussit pas, si pendant trois années elle ne rapporte rien, il grossira encore le coût des travaux. Pour effrayer davantage le public, il s'apprête à lui pré-

senter une autre état, qui portera à \$183,000 les frais de construction de ce chemin. Ensuite, comme si cela n'était pas assez, on ajoute:

Au 1er janvier 1924, on estime que le chemin aura coûté en frais de premier établissement, \$22,050,000.

C'est-à-dire que, dans douze ans à partir d'aujourd'hui, cette ligne nous aura coûté \$258,000,000. Mettons, monsieur l'Orateur, que la ligne nous aura coûté ce que l'on dit, et j'ajouterai que, d'ici là, ce chemin aura valu à ceux qui produisent et consomment dans le pays infiniment plus que l'intérêt de cet argent.

Comme si cela n'était pas suffisant pour alarmer le public, on ajoute:

Si le 1er janvier 1914, le Grand-Tronc-Pacifique ne prend pas la ligne à sa charge, toute année de retard ajoutera en intérêts \$4,500,000 à ces frais.

On remarquera que, dans les calculs susmentionnés, l'intérêt n'est pas composé, sauf pour le temps où le Grand-Tronc-Pacifique est censé le prendre à sa charge.

C'est gratuitement que l'on ajoute aux frais de premier établissement de la voie ces intérêts composés, de même que les \$50,000,000 dont je parlais tout à l'heure, et l'on veut que le public accepte cet état comme condamnant l'administration qui a construit le Transcontinental.

Mais laissons cela de côté et faisons quelques comparaisons. J'ai lu ce que dit la loi au sujet des améliorations, et je tiens à répéter que mon honorable ami aurait pu faire ces calculs pour toute la durée du bail et ajouter les frais de ces améliorations pendant les cinquante années, avec autant d'à-propos qu'il ajoute à son compte le coût des améliorations pendant les sept années du bail.

Monsieur l'Orateur, l'histoire du Parlement canadien n'a jamais mentionné jusqu'à présent une affirmation aussi injuste et aussi trompeuse pour le public. Je vais maintenant aborder un autre sujet, qui a donné lieu à beaucoup de discussions. Il y a environ un an, j'avais fait préparer un état, et j'ai trouvé qu'en adoptant les chiffres les plus élevés de mon honorable ami et y ajoutant l'intérêt des sommes dépensées au cours de la construction, déduction faite de tout ce qu'un homme d'affaires en retrancherait, la voie devait coûter un peu plus de \$100,000 par mille, \$107,000 je crois. Au temps où j'étais ministre, j'ai fait préparer un état comparatif des obligations de différents chemins de fer dans divers pays, et je vois d'après cet état que, dans l'Australie méridionale, les frais de premier établissement sont de \$37,200 par mille; dans la Nouvelle-Galles du Sud, \$64,000; en Allemagne, \$107,000; en France, \$126,000; en Italie \$100,000; en Russie, \$83,000; en Autriche-Hongrie, \$87,000; dans le Royaume-Uni de la Grande-

M. GRAHAM.

Bretagne et de l'Irlande, \$272,000; aux Etats-Unis, \$58,000; au Canada, \$55,000 (aujourd'hui, \$56,000); l'Intercolonial \$62,000.

C'est là le chiffre des capitaux dépensés. Il est en effet impossible d'arriver à savoir au juste ce que les différents chemins de fer ont coûté. Dans certains de ces cas, les frais sont de beaucoup supérieurs à ces chiffres. Quelques-uns de ces chemins que je pourrais mentionner ont reçu de grosses subventions. Il a donné à des compagnies des tronçons de voie ferrée tout construits valant plusieurs millions de piastres. A part de l'aide pécuniaire accordée à certaines compagnies, je vous dirai ce que le Canada a fait pour quelques-unes de ces lignes qui se trouvent par conséquent avoir coûté le chiffre des capitaux dépensés. Ces chiffres comprennent les embranchements construits plus économiquement, et cela nous démontre que les lignes principales ont coûté un prix supérieur à la moyenne indiquée.

Des subventions en terre ont été faites par le Canada au montant de 32 millions d'acres.

En ajoutant à cela les subventions en terres accordées par les provinces, le total monte à 55 millions d'acres. En argent: le Gouvernement fédéral, 148 millions; les provinces, 35 millions; les municipalités, 18 millions. Tout cela, les chemins de fer canadiens l'ont eu. Il y a de plus les garanties d'intérêt données par le Canada et les provinces, lesquelles se chiffrent par 148 millions. Ceci est en dehors des 35 millions du Canadian-Northern; ce qui ferait 183 millions. Je mentionne ces chiffres simplement pour indiquer, monsieur l'Orateur, les sommes énormes tirées du trésor public pour la construction de ces lignes, outre l'argent que les compagnies elles-mêmes y ont mis.

Il y a un point que je veux éclaircir et je vais le faire en m'efforçant d'être aussi bref que possible. Si ce chemin a coûté \$100,000 par mille, c'est le chemin qui aura coûté le moins cher au Canada, étant donné sa supériorité sur tous les autres et ce qu'il fera pour le pays. Que l'on me permette d'expliquer ce que j'entends par la supériorité de cette ligne. Je ne demanderai point à mon honorable ami de s'en rapporter à mes assertions, mais à celles de son président du Transcontinental, M. Léonard, dont l'opinion, je suppose, aura du poids auprès de lui.

M. Léonard a fait un discours à Brantford le 21 janvier 1912 et j'en lis le compte rendu tel qu'il a été publié par le "Courrier" de Brantford, journal conservateur:

Quel sera le coût de l'achèvement de la voie jusqu'à Moncton, il est difficile de le dire, mais elle est dès maintenant presque toute entière en construction, sauf 400 ou 500 milles entre Cochrane et Winnipeg. Le pont de

Québec, qui, une fois terminé, sera le plus grand du monde, nécessitera 48,000 tonnes d'acier et il faudra pour le construire cinq ou six ans. Vers l'est, notre ligne a une inclinaison de 4-10 et une locomotive peut tirer 1,600 tonnes, tandis que sur les autres voies où l'inclinaison est de 1 p. 100, 800 tonnes est tout ce qu'elle peut tirer. (Applaudissements.)

M. Léonard lui-même dit que cette voie, une fois finie, permettra de tirer deux fois plus que toute autre ayant une inclinaison de 1 pour 100, et il n'existe pas d'autre voie sur ce continent dont l'inclinaison ne soit pas de 1 pour 100 ou plus traversant le continent. Maintenant prenez la déclaration de M. Léonard à ce sujet.

M. COCHRANE: Dites-vous vraiment que l'inclinaison de cette voie est inférieure à 1 pour 100 d'un bout à l'autre du continent?

M. GRAHAM: L'inclinaison entre Québec et Prince-Rupert est inférieure à 1 p. cent, sauf une distance de 21 milles dans les montagnes Rocheuses où l'on a la "pusher grade" et là, c'est un pour cent, une fraction au-dessus ou au-dessous, j'oublie. C'est la seule partie de la voie de Québec à Prince-Rupert où l'inclinaison atteigne 1 pour 100 et ce n'est pas l'inclinaison prédominante pour la totalité de la route.

L'inclinaison généralement est de 4-10 p. 100 pour le trafic à destination de l'est et de 6-10 p. 100 pour le trafic à destination de l'ouest, et d'après M. Léonard lui-même, une même locomotive peut tirer deux fois plus sur cette voie que sur toute autre. Et cependant on dit que cette voie sera un fardeau national et une grande calamité pour le pays. Je veux encore citer M. Léonard, et je vais demander au ministre des Chemins de fer de croire à la parole de M. Léonard et de M. McPherson, les deux hommes en le jugement desquels il a récemment dit qu'il place la confiance la plus absolue. Que dit encore M. Léonard au sujet de cette ligne, ce soit-disant fardeau:

Le chemin de fer transcontinental national est une richesse nationale, non un fardeau pour le peuple du Canada.

Ce sont là les propres paroles que M. Léonard a exprimées le 21 janvier dans la ville de Brantford. Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il n'est pas juste à l'égard du Canada, qu'il n'est pas juste à l'égard de la compagnie, qu'il n'est pas juste à l'égard de cette grande entreprise de persister à prétendre qu'elle est un fardeau pour le peuple du Canada, lorsque l'homme qui devrait savoir à quoi s'en tenir et qui a été choisi parce qu'il sait ce qu'il en est, dit qu'elle constituera une richesse nationale considérable et non un fardeau, et l'une des raisons, qu'il connaît, est que l'on peut transporter en une seule fois deux fois plus sur cette voie que sur toute autre.

Mais, monsieur l'Orateur, je veux aller plus loin. Je veux prouver à nouveau, à mon honorable confrère, l'avantage de cette voie. Je veux le prouver à mon honorable confrère par un autre témoin. Je vais citer maintenant un extrait d'un journal lu devant la British Association for the Advancement of Science, au sujet du chemin de fer transcontinental, le 28 juin 1909, par M. McPherson, l'assistant de l'ingénieur en chef du Transcontinental, et à qui le ministre vient de donner de l'avancement.

Je veux lire ce qu'il dit relativement à l'avantage de cette voie pour la Puissance du Canada. Le ministre, je le sais, approuve la déclaration de M. Leonard et je sais qu'il approuvera aussi ce que M. McPherson dit de l'avantage de la ligne, tout d'abord au sujet des soins qui ont été pris. Après avoir donné quelques détails, sans intérêts pour le comité, il poursuit:

Ces rapports ont été soigneusement étudiés par l'ingénieur en chef et l'assistant de l'ingénieur en chef; les modifications nécessaires ont été suggérées et les instructions ont été données en conformité. Lorsque le chef d'une brigade avait choisi ce qu'il considérait être le meilleur emplacement, l'ingénieur dirigeant était changé, et l'on donnait à un autre ingénieur l'occasion d'améliorer la ligne si possible en apportant tout effort dans l'examen de l'emplacement. Le premier chef d'une brigade, ou un troisième ingénieur était ensuite chargé d'examiner à nouveau le tracé, pour déterminer ensuite l'emplacement définitif. Par ce moyen on a pu constater que l'on avait déterminé une émulation salubre, et qu'on a obtenu de bons résultats.

Voici, en ce qui concerne cette affaire, ce sur quoi je désire attirer tout particulièrement l'attention de la Chambre: Beaucoup d'entre nous qui ne sont pas ingénieurs, se plaignent du temps qu'il faut quelquefois pour déterminer l'emplacement d'une ligne de chemin de fer comme celui de la baie d'Hudson. Je n'ai pas éprouvé beaucoup de difficulté de la part de la Chambre à expliquer pourquoi les ingénieurs ne parlaient pas un beau matin pour revenir à la fin de la semaine après avoir déterminé l'emplacement d'une ligne de chemin de fer. M. McPherson l'explique très clairement et c'est à ce sujet que je veux lire le paragraphe suivant, parce que je pense qu'il pourra être de quelque utilité à l'avenir aux membres des deux partis de cette Chambre, dans leurs critiques de l'emplacement d'une ligne de chemin de fer.

L'examen d'un tracé n'est cependant jamais considéré comme terminé avant que les travaux de construction soient commencés, et on constate souvent lorsque la ligne a été dégagée que de légères modifications produisent une économie considérable.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il me faut continuer et lire un autre paragraphe lu par M. McPherson, qui confirme ce que M. Leonard disait il y a quelques semaines

M. GRAHAM.

et qui également confirme ce que tout homme qui a étudié la question sait, c'est que cette voie est telle que l'on peut y faire tirer un poids beaucoup plus considérable que sur toute autre ligne n'ayant pas des rampes et des courbes aussi bonnes; et je répète qu'aucune ligne traversant l'étendue entière de ce continent n'a des rampes aussi douces que le Transcontinental national:

Les rampes maxima qui ont été déterminées sont, autant que je sache, les plus douces qu'il y ait sur tout transcontinental en Amérique, étant surtangentes de 0.4 p. 100 21.1 pieds par mille adverses au trafic principal ou allant à l'est, et 0.6 p. 100 31.68 pieds par mille adverses au trafic à destination de l'ouest et relativement de moindre importance. Ces rampes maxima sont employées rarement et seulement afin d'éviter les lourdes tractions. Sur les courbes, les rampes sont réduites 0.04 pieds par degré dans l'index de la courbe, de sorte que, sur la courbe maximum de 60 la courbe maximum allant à l'est serait 0.4 minimum 6 x 0.04-0.16 p. 100, soit 8.44 pieds par mille.

Je ne veux pas ennuyer la Chambre à ce sujet, mais j'aimerais citer un autre extrait de M. McPherson:

La distance. . .

Il parle maintenant de la distance entre Moncton et Winnipeg. . .

. . . est 261 milles plus courte que la plus courte distance sur tout autre chemin de fer combiné entre Moncton et Winnipeg. La distance entre Québec et Winnipeg par le Transcontinental sera 1,351 milles, soit 223 milles de moins que par le Pacifique, et les rampes sont tellement plus favorables que des locomotives de la même capacité devraient pouvoir tirer le double des charges que sur le Pacifique.

Cela confirme exactement les dires de M. Leonard:

Le transport du grain par eau a toujours été bien meilleur marché que par chemin de fer, mais les taux de transport par terre se sont toujours affaiblis lentement et sûrement au point que, maintenant, avec les rampes faciles et les locomotives énorme des lignes modernes, les conditions des transports par terre pourraient être difficilement dépassées ou même égalées par eau.

La distance de Winnipeg à Québec, par voie du Pacifique à Fort-William, et des lacs, les canaux et le fleuve Saint-Laurent est de 1,771 milles, et exige cinq transbordements du blé. La distance par le Transcontinental sera 1,351 milles, et comme la rampe maximum est de 21.12 pieds par mille, compensée pour courbure, la locomotive la plus lourde jusqu'à présent, une "Mallet-Articulated Compound," décrite au long dans la "Railway Age Gazette", du 30 avril 1909, peut tirer sur cette rampe un poids brut derrière le tender de 4,290 tonnes.

En calculant la tare à 33½ p. 100 du poids brut, le poids net serait 2,860 tonnes, égal au poids de 95,333 boisseaux de blé, pour un seul train. Si nous estimons à \$440 par train-mille les recettes de ces trains, soit exactement le double de celles des trains de mar-

chandises du Pacifique pour 1908, nous constatons que le coût par boisseau sur les 1,351 milles entre Winnipeg et Québec est de 4.25 cents. Le taux le moins élevé que l'auteur sache avoir été en vigueur entre Fort-William et Montréal, par voie des lacs, des canaux et du fleuve Saint-Laurent, soit une distance de 1,216 milles, a été 4 cents par boisseau en 1908. Ces 4 cents par boisseau pour 1,216 milles, équivalaient à 4.41 cents pour 1,351 milles, de sorte que, à \$4.40 par train-mille, les locomotives citées plus haut pourraient transporter du grain sur le Transcontinental, dans une direction-est, de Winnipeg à Québec, pour 0.19 cents meilleur marché par boisseau que par la voie d'eau ayant actuellement le tarif le plus bas, et 10.86 par boisseau meilleur marché que par voies réunies de terre et d'eau entre les deux points en question. En résumé, pour environ un quart du tarif actuel par terre et eau.

Ce ne sont pas là mes paroles. J'ai cité à mon honorable ami, en ce qui concerne le degré d'excellence de ce chemin de fer, M. Léonard, qu'il a tout récemment nommé président de la commission, et dont je ne mets pas un seul instant en doute les aptitudes. Je lui cite M. McPherson, qu'il a tout récemment promu et dont je ne mets pas non plus un seul instant en doute les aptitudes. Et l'un de ces messieurs m'assure qu'on peut transporter sur cette voie avec la même force de traction, le double de ce qu'on peut voir sur toute autre ligne existante; et M. McPherson va encore plus loin et il assure qu'avec les locomotives les plus modernes, le Grand-Tronc-Pacifique, avec ses rampes, peut transporter du grain à meilleur marché de Québec à Winnipeg qu'on ne le pourrait faire sur aucune route actuelle de terre et d'eau. S'il en est ainsi, nous devons nous estimer heureux d'avoir un semblable chemin au Canada. Cela signifie que nos produits tireront précisément avantage de ces prix. Pour chaque fraction de "cent" gagnée sur le transport des produits manufacturés destinés aux cultivateurs, ou sur le transport des produits agricoles en route vers les marchés, cela signifie autant d'ajouté au prix de la main-d'œuvre de l'homme qui travaille tous les jours à la culture de ces produits.

Laissez-moi vous faire remarquer une ou deux choses encore. Quiconque est tant soit peu versé en matière de chemin de fer sait que ce sont des derniers milles où l'on redouble de vitesse qui absorbent le plus de combustible. Un train express lancé à 30 milles à l'heure et un autre à 45 milles à l'heure n'offrent aucune comparaison sous le rapport du combustible consommé. Plus la vitesse est accélérée, plus augmente la consommation de combustible. C'est pourquoi le service des trains rapides est si dispendieux. En certains cas, il faut doubler la quantité de combustible pour gagner 5 ou 10 milles de plus par heure. Ainsi les mécaniciens m'assurent, et aussi les meilleurs experts de chemin de fer

que nous ayons au Canada, qu'en certains endroits de la voie—et ce sera la même chose sur toute autre voie—que la différence même entre une rampe $\frac{1}{100}$ p. 100 et une rampe $\frac{1}{100}$ pour 100 augmente d'au moins 30 pour 100 le coût de la voie, et qu'en plusieurs endroits la différence entre 1 pour 100 et $\frac{1}{100}$ pour 100 signifie le double des frais de construction.

Mais si cette construction entraîne une dépense considérable, il ne faut pas oublier que nous obtenons un article supérieur à tout ce qui a jamais été produit au Canada ou sur le continent américain. La raison en est que le coût de l'exploitation sera réduit;—et en le réduisant de façon à ce que avec la même équipe d'hommes, le même chauffage, la même machine, vous pouvez traîner deux wagons, tandis que sur les autres chemins on n'en traînera qu'un; le bénéfice que le peuple du Canada retirera de la réduction sera plus que suffisant pour compenser la dépense plus élevée.

J'ai retenu le comité plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire. Mais j'ai cru que puisqu'on mettait devant le public des chiffres qui pouvaient l'induire en erreur, il était de mon devoir d'attirer l'attention sur ce fait et de donner les raisons qui m'engagent à contester ces chiffres.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je crois que l'honorable membre (M. Graham) a été très injuste dans ses remarques. Je vais citer du hansard la déclaration exacte que j'ai faite. Je maintiens qu'en étudiant les chiffres et il ne les a aucunement contestés—ils viennent à l'appui de ce que j'ai dit. Je cite du hansard, page 3186:

M. COCHRANE: La dernière fois que le bill est venu devant le comité, le chef de l'opposition m'a demandé de lui fournir quelques chiffres concernant le coût de la ligne du Transcontinental de Moncton à Winnipeg.

Voici: l'honorable membre (M. Graham) n'a pas besoin de se fatiguer à ce sujet parce que ces chiffres ont été fournis par l'ingénieur qu'il a nommé lui-même et qu'il a gardé là; cet ingénieur a apposé sa signature au bas de ces chiffres. Et je répète que le coût de cette ligne, avant que le pays n'en retire rien, sera tel que le démontrent les chiffres que j'ai donnés dans le hansard.

M. GRAHAM: L'honorable ministre veut-il dire que ce sera là le coût de construction.

M. COCHRANE: Ce sera là ce que le peuple de ce pays devra payer. C'est tout ce que j'ai dit. Et le même ingénieur employé par lui dit que le coût de ce chemin sera cette année de \$26,000,000, depuis que l'honorable membre (M. Graham) n'est plus au ministère. L'ingénieur et l'ex-ministre des chemins de fer (M.

Graham) ont adjugé ces travaux. Le seul item ajouté à la première estimation est la construction de bacs-transbordeurs. La raison pour laquelle nous avons inséré cet item est que je suis informé par le bureau des ingénieurs qui construisent le pont de Québec, qu'il leur sera impossible de terminer ce travail avant la fin de 1916 et peut-être 1917, et qu'il est absolument nécessaire, si nous voulons terminer le chemin en 1914 de pouvoir conduire des wagons à nos ports d'hiver de Saint-Jean (N.-B.) et Halifax. Quant à l'argumentation si élaborée de l'honorable membre pour prouver que la ligne n'a pas coûté plus que les autres, je tiens à lui dire qu'il n'obtiendra pas un article supérieur à celui que quelques-uns de ses anciens collègues avaient calculé devoir coûter \$53,000,000. Au sujet des \$26,000,000 il est possible que le coût dépasse quelque peu les calculs de M. MacPherson; parce qu'on n'a pas prévu l'emplacement de la voie même dans la province de Québec ou même les têtes de ligne. Je prétends que mes chiffres sont exacts en dépit de tous les bénéfices qu'il prévoit pour le pays. Et je lui dis que je n'ai pas entendu dire que quelqu'un ait trouvé des défauts dans la construction de la voie; ce que l'on critique c'est le mode de construction et le coût de l'exploitation qui s'en suivra. Il n'y a pas de doute que la ligne sera avantageuse pour le pays. Mais je n'ai aucune hésitation à dire, comme homme d'affaires, qu'on aurait pu la construire aussi bien à moins de frais.

M. CROTHERS (ministre du Travail): Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) fait preuve de beaucoup de hardiesse en faisant allusion au Transcontinental national. Avec son passé relativement à cette grande entreprise on aurait cru qu'il aurait été le dernier homme à faire publiquement ou privément la moindre allusion à cette affaire.—Il cherche à se réfugier derrière des chiffres qui tendraient à prouver que cette voie n'a pas coûté par mille plus qu'aucune autre, en Europe ou ailleurs. La principale accusation portée contre le Gouvernement dont mon honorable ami (M. Graham) faisait partie, relativement à, cette entreprise, c'est que ce gouvernement a présenté sous un faux jour son coût probable. Quand il a fait cet arrangement, le gouvernement savait, comme il le sait maintenant, combien coûte la construction des chemins de fer dans les autres pays.

Le très honorable chef de l'opposition a tâché de faire accroire au contribuable canadien que tout ce qu'il aurait à payer en argent pour ce chemin serait \$13,000,000. Je ne prétends pas que le très honorable membre a dit que ce chemin pourrait être cons-

M. COCHRANE.

truit d'un océan à l'autre ou de Winnipeg à Moncton pour la somme de \$13,000,000. Mais un des messieurs alors membre de ce Gouvernement qui avait le plus à dire, relativement au coût de la voie, a déclaré qu'on pouvait le bâtir aussi bien que l'Intercolonial pour \$51,000,000;—et qu'on pouvait le bâtir des mieux pour \$53,000,000.—Ils ne nous ont pas dit que ces messieurs n'étaient pas certains de cela; il ne nous ont pas dit que la ligne traverserait un pays dont ils ignoraient la topographie; mais ils sont venus devant la Chambre nous dire qu'ils connaissaient parfaitement le pays à traverser. Le chef actuel de l'opposition nous a dit qu'il y avait dans le bureau du ministre des Chemins de fer des documents dont l'examen rendrait n'importe qui aussi familier avec le pays qu'avec les rues d'Ottawa ou sa propre maison. Ils ont alors dit au pays: Nous connaissons parfaitement la topographie du pays que la ligne traversera. C'est sur une grande distance un véritable plateau sur lequel la ligne peut être construite à aussi bon marché qu'à travers les prairies. Grâce à une connaissance parfaite du pays, avec les masses de renseignements en notre possession nous savons parfaitement ce qu'il coûtera. Pour le bâtir sur le même pied que l'Intercolonial, cela ne coûtera que \$51,000,000 et pas un dollar de plus.

Voilà ce que l'honorable membre nous a dit,—ajoutant que pour le bâtir de la façon la plus parfaite possible, la dépense serait de \$54,000,000, pas un dollar de plus. Ils ont fait cette déclaration ayant, disaient-ils, tous les faits devant eux. Maintenant, si nous parlons du coût général, de deux choses l'une, ou ils savaient que la voie coûterait plus, et ils ont alors trompé le peuple en prétendant qu'il ne coûterait que \$54,000,000; ou ils n'en savaient rien et par conséquent ils n'auraient jamais dû entreprendre ces travaux avant d'avoir eu quelques renseignements au moins. On calcule à présent que le coût sera d'au moins de \$150,000,000 à \$200,000,000, c'est-à-dire trois fois ce qu'ils nous ont dit. Je me rappelle très bien que mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) était ministre des chemins de fer, nous avons tous les ans essayé d'obtenir de lui une estimation de ce que le chemin coûterait et il ne nous a jamais donné deux estimations semblables. Il était toujours sûr qu'il ne coûterait pas un dollar de plus que chaque estimation qu'il donnait. Mais douze mois après, lorsque nous lui en demandions une nouvelle, il l'augmentait de 3, 4 ou 5 millions, et ainsi de suite. Cela démontre d'une façon concluante qu'ils ne connaissaient rien de l'affaire ou que s'ils en connaissaient quelque chose, ils trompaient le peuple avec leurs déclarations. C'est là le point. L'honora-

ble député de Renfrew-sud nous dit maintenant que sur ce chemin on transportera le grain à beaucoup meilleur marché que sur n'importe autre chemin au Canada. J'apprends aujourd'hui qu'on n'y transporte pas le grain à l'ouest de Winnipeg à des taux moins élevés que les autres compagnies dans cette région. Je ne sais si c'est exact ou non. Mais cette question a un autre aspect qui, il me semble, aurait dû détourner mon honorable ami de Renfrew-sud de l'idée d'en parler ou même d'y faire allusion de quelque manière que ce soit.

Son chef nous dit, et il a soutenu cette opinion de son chef, qu'il était absolument essentiel au bien-être de ce pays que l'on commençât immédiatement, sans une heure de retard la construction. "Cox ne peut attendre" ont-ils dit. Pourquoi le très honorable membre nous a-t-il dit cela? Pourquoi? Mais, c'est parce que si nous attendons une heure, un rival toujours en éveil pourrait détourner vers le sud le trafic de ce pays qui se fait maintenant par voie des canaux.

Si nous hésitions un moment à commencer la construction de ce chemin, notre trafic pourrait prendre la direction du sud, ce qui serait ruineux pour ce pays et ruineux pour tout l'empire. Mais ils mettent beaucoup d'orgueil, à essayer à tort et à travers, avec ou sans provocation, de faire croire au peuple qu'il a fait une faute considérable le 21 septembre en ne remettant pas au pouvoir leur parti et que la conséquence sera que le trafic prendra la direction du sud au lieu d'aller de l'est à l'ouest. Ils ont eu le courage de se lever dans cette Chambre durant cette session et de passer des jours et des jours, des semaines et des semaines, à discuter la situation dans l'Ouest à cause de l'encombrement qui y règne—la récolte a été abondante dans l'Ouest cette année—le Gouvernement en est-il responsable? On me dit qu'au moins la moitié du blé n'est pas encore battu et est encore dans le champ—Est-ce la faute du Gouvernement? Qui est pour une grande part responsable du fait que nous n'avons pas les facilités voulues pour retirer de l'Ouest deux fois plus de grain qu'il s'en retire actuellement? Il a été souvent dit durant cette session devant la Chambre par le ministre du Commerce (M. Foster), en donnant les chiffres, que cette année—je ne me rappelle pas exactement les chiffres—mais qu'une quantité beaucoup plus considérable de grain a été transportée, bien qu'on ait commencé trois ou quatre semaines plus tard que d'habitude, comparativement à l'année dernière. D'après la déclaration faite par le très honorable chef de l'opposition lorsqu'il engagea le peuple à commencer la construction du chemin de fer, parce qu'il était absolument nécessaire d'avoir un autre débouché pour les produits des provinces de l'Ouest, on au-

rait pu supposer qu'ils auraient toujours été de la même opinion et que mon honorable ami de Renfrew-sud aurait consacré toute son énergie à la construction de cette partie de la voie entre Winnipeg et Cochrane, de façon à s'assurer un autre débouché dans le plus court délai possible. Le sens commun, l'intelligence d'un enfant de douze ans n'auraient-ils pas suggéré au Gouvernement dont il était membre et le ministère qu'il dirigeait, d'agir de la sorte et de s'assurer un second débouché aussi vite que possible.

Le Gouvernement disait que c'était son principal but en construisant cette ligne. Mais au lieu de consacrer toutes ses énergies à la construction de la voie entre Winnipeg et Cochrane, ce qui aurait ouvert un débouché additionnel aux produits de l'Ouest, il a construit la partie de la voie qui se trouve dans la province du Nouveau-Brunswick où il n'y a rien à faire. Bien que la construction de la voie soit commencée depuis neuf ans, il s'écoulera encore deux ans avant que Winnipeg soit relié à Cochrane et avant que ce nouveau débouché soit ouvert au trafic.

Malgré cela, les honorables députés de l'opposition ont l'audace de se lever et de reprocher au Gouvernement actuel de n'avoir pas procuré ce second débouché aux grains de l'Ouest. Dans l'espace de neuf ans, l'ancien Gouvernement n'est pas parvenu à nous donner cette communication entre Winnipeg et Cochrane. Je ne crois pouvoir faire mieux que répéter ce que je disais en commençant; malgré notre étonnement, nous ne pouvons qu'admirer la sublime hardiesse de l'honorable député de Renfrew-sud qui ose même faire allusion à cette entreprise.

M. GRAHAM: Je n'entreprendrai pas de prononcer un autre discours, mais j'ai une question à poser. Un certain arrangement a été fait entre la compagnie et la commission, concernant le droit de circulation sur la voie du Nord-Canadien, entre Winnipeg et Springfield. Un autre arrangement a été également fait par lequel la compagnie devait exploiter cette partie du chemin, jusqu'à Superior-Junction, pour le relier avec son embranchement et se rendre jusqu'à Port-Arthur. S'est-on prévalu de cet arrangement, cet automne? Cet arrangement subsiste-t-il encore?

M. COCHRANE: Je crois qu'il subsiste toujours. Il n'a pas donné les résultats que j'en attendais. La compagnie a exploité cette partie de la voie jusqu'à Springfield et a construit un passage supérieur au-dessus de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour pénétrer dans la ville; il n'y a encore rien de réglé définitivement. Nous attendons le retour de M. Hays.

M. GRAHAM: Il est parti pour l'Europe.

M. COCHRANE: En effet.

M. GRAHAM: Je n'ai aucune intention de retarder le vote des crédits et je crois que cette question a été discutée à fond, il y a quelque temps, avant mon arrivée à la Chambre. J'ai expliqué les raisons pour lesquelles j'ai fait ces remarques et je ne tiens pas à me répéter. Il n'y a rien à gagner en retardant le vote du crédit. C'est une question qu'il n'est pas facile à discuter dans tous ses détails, car elle est très vaste. Je suppose que le rapport supplémentaire de la commission sera déposé sur le bureau de la Chambre demain matin et, s'il contient quelque chose qui nécessite des commentaires de ma part, j'attendrai une autre occasion pour les faire.

M. COCHRANE: Très bien.

Canal Welland, travaux d'études, \$50,000.

M. GRAHAM: Je suppose que l'honorable ministre va nous donner des explications au sujet du canal Welland. C'est une question très importante. Plusieurs délégations sont venues ici pour discuter cette question et une autre, très nombreuse, est venue questionner le Gouvernement au sujet du canal de la baie Georgienne. Je crois que les travaux d'études concernant le canal de la baie Georgienne sont terminés depuis quelques années et qu'un rapport très complet est entre les mains du ministre des Travaux publics. Cette entreprise relève plutôt de la politique du Gouvernement que du département de mon honorable ami (M. Cochrane).

Les études concernant le canal Welland sont commencées depuis quelque temps et, en justice pour le département des Chemins de fer et Canaux, je dois dire que le choix d'un tracé pour un nouveau canal n'est pas une chose aussi facile que peuvent le supposer ceux qui n'ont pas été mêlés à une entreprise de cette nature. Plusieurs tracés ont été étudiés et je vois par les journaux qu'une décision a été prise et qu'un tracé définitif a été adopté. Je désirerais savoir si cette nouvelle est bien fondée et, dans l'affirmative, quel est ce tracé et quel sera le coût probable de l'entreprise.

M. COCHRANE: J'ai reçu ce qu'on pourrait appeler un rapport provisoire du surintendant, M. Weller. Il a accompli un travail considérable pour arriver à faire le choix d'un nouveau tracé. La route de Jordan a dû être abandonnée, vu l'impossibilité d'atteindre un fond solide. De plus, il n'existe nulle part un élévateur de bateau aussi élevé que celui qu'il faudrait construire à cet endroit.

Je crois que M. Weller aurait conclu en faveur de ce tracé, s'il avait pu atteindre le roc. Mais il n'a trouvé que du sable mouvant. Il s'est décidé en faveur du tracé par Ten-Mile-Creek. Bien qu'il n'ait pas

M. GRAHAM.

terminé tous les détails, il a opéré des forages suffisants pour se renseigner sur le fond qu'il trouvera par cette route. Il préfère ne pas faire d'estimation avant d'avoir complété les détails, mais il croit qu'un canal de 30 pieds coûterait entre \$40,000,000 et \$50,000,000. Cette somme ne finirait pas tous les travaux. Son intention est de construire des écluses pour un canal de 30 pieds, mais il ne pourrait pas nous donner un canal de 30 pieds de profondeur à présent. Il conseille de ne creuser que jusqu'au roc, pour le moment, mais de construire des écluses avec 30 pieds d'eau pardessus le seuil d'écluse.

M. GRAHAM: C'est-à-dire que les portes d'écluses s'élèveraient à 30 pieds au-dessus du seuil et que, plus tard, on pourra creuser le canal, si les besoins du trafic l'exigent.

M. COCHRANE: Oui. Il croit que cela ne sera pas nécessaire à présent, mais qu'il faudra en venir là bientôt, parce que le gouvernement américain construit un canal de 30 pieds au Sault.

M. GRAHAM: Les Américains donnent à tous leurs ports une profondeur de 25 pieds.

M. COCHRANE: En effet.

M. GRAHAM: Le Gouvernement possède-t-il quelques renseignements concernant l'effet que la construction de ce canal peut avoir sur le niveau de l'eau dans les lacs, ce qui pourrait donner lieu à un malentendu entre les Etats-Unis et le Canada, comme il vient d'arriver au sujet du canal de Chicago.

M. COCHRANE: Je crois que le traité nous autorise à faire ce que nous voulons faire, parce que nous ne détournons pas l'eau de son cours naturel. A Chicago, le cas est bien différent, parce qu'on détourne l'eau de son cours naturel.

M. GRAHAM: Le ministre croit-il que les études sont assez avancées pour commencer la construction de ce canal.

M. COCHRANE: Je le voudrais, mais je ne peux pas répondre à cette question avant une journée ou deux.

M. GRAHAM: Je suis bien prêt à attendre.

M. COCHRANE: M. Weller a été obligé de s'absenter pour aller auprès de sa femme malade, mais je l'attends demain matin.

M. GRAHAM: Je crois que c'est plutôt à l'honorable premier ministre qu'il appartient d'annoncer la politique du Gouvernement sur cette question des canaux, car lorsque deux départements sont concernés, un ministre, règle générale, ne se soucie pas de prendre sur lui d'annoncer la politi-

que d'un autre département. Mais le premier ministre est le chef de tous les départements. Pourrait-il nous donner, dès aujourd'hui, quelques renseignements concernant ses intentions au sujet de ces deux projets de canaux?

Pour qu'il ne suppose pas que je voudrais lui demander quelque chose que je ne voudrais pas faire moi-même, je dirai que l'ancien Gouvernement avait fait connaître sa politique. Je soulève cette question surtout pour bien définir mon attitude, vu que depuis quelques semaines j'ai été accusé à plusieurs reprises d'être opposé au canal de la baie Georgienne. Quelqu'un a aussi fait observer que j'avais donné à la Chambre des chiffres et des explications concernant le canal Welland et que je ne l'avais jamais fait pour le canal de la baie Georgienne. Pour être juste, ce canal n'a jamais relevé de mon département et un ministre n'est pas censé discuter, du moins d'une manière approfondie, les questions qui relèvent d'un autre département.

Mon opinion bien arrêtée, c'est que les promoteurs de l'une ou l'autre entreprise commettent une grave erreur en combattant l'entreprise rivale. Même à leur point de vue égoïste, ils commettent une grave erreur, car les ministres sont des hommes comme les autres et ne tiennent aucun compte des arguments inspirés par de semblables motifs. Ils sont censés se préoccuper uniquement de savoir si le projet qui leur est soumis a quelque mérite ou n'en a pas. Je suis fortement opposé à ce que les partisans d'un projet condamnent l'autre. Mon opinion personnelle, c'est que si les finances du pays le permettent—et elles semblent très prospères dans le moment—ces deux grandes entreprises devraient être commencées dans l'intérêt du transport, car je considère qu'elles seront avantageuses pour le pays.

La raison que j'ai de parler ainsi est la suivante: Le canal Welland longe la frontière. C'est maintenant une route établie. Il y a quelques années, le port de Montréal n'était pour ainsi dire pas outillé, mais de grandes améliorations ont été faites depuis que les travaux ont été confiés à la commission du port, il y a quelques années et je constate avec plaisir que d'autres améliorations doivent être faites prochainement, pour répondre aux besoins du trafic dans ce port.

Si nous voulons conserver le trafic que nous avons déjà et qui augmente continuellement, nous ne devons pas nous désintéresser un seul instant de nos voies de transport par eux.

L'état de New-York dépense plus de \$1,000,000 pour le canal Erié. Ce canal, malgré son peu de profondeur, joue un rôle

important dans l'abaissement des tarifs du transport du grain entre Buffalo et New-York. Si nous voulons conserver ce que nous avons et augmenter le trafic entre l'Est et l'Ouest, nous devons nous hâter, autant que possible, et prendre les moyens d'amener les grands navires au moins jusqu'au canal Welland et au lac Ontario, d'où les cargaisons pourront être expédiées à Montréal sur des barges.

Je ne fatiguerai pas la Chambre en citant des chiffres; je me bornerai à dire que ce travail doit être fait et qu'un canal Welland amélioré peut être construit en beaucoup moins de temps que le canal de la baie Georgienne et qu'il devrait être commencé dès à présent pour que le canal Erié ne nous enlève pas notre trafic. Je n'hésite pas à prédire que lorsque le nouveau canal Welland et le canal de la baie Georgienne seront construits, le Canada sera en état de monopoliser le trafic du pays et d'acquiescer une partie du trafic des Etats-Unis. Voilà ce que nous ne devons pas perdre de vue et c'est dans ces dispositions que je suis prêt à appuyer toute proposition tendant à mettre les deux entreprises en marche. Mais je répète que le nouveau canal Welland est nécessaire, si nous voulons conserver notre trafic actuel et être en état de suffire aux besoins croissants du commerce.

Lorsqu'il sera terminé, le canal de la baie Georgienne fournira une grande route fluviale pour le transport de notre commerce qui va toujours augmentant; il contribuera à faire du Canada ce qu'il doit être d'après la nature elle-même, le grand intermédiaire de transport de tout le continent.

M. WHITE (Renfrew): L'honorable député préféreraient-il qu'on se contentât de creuser le canal Welland simplement? Dans ce cas, n'estime-t-il pas que ce commerce prendra naturellement la route des canaux des Etats-Unis?

M. GRAHAM: C'est de la vieille histoire. Je n'ai jamais donné beaucoup de créance à cet argument qui consistait à dire que le creusement du canal Welland détournerait le trafic canadien au profit des Etats-Unis. J'ai demandé à des expéditeurs de préparer des états dont je me servirais à ce propos; tous m'ont dit que si l'on pouvait faire passer par le canal Welland des navires de plus fort tonnage et opérer le transbordement des marchandises à Prescott et à Kingston à des barges, cela diminuerait les prix de transport dans une plus grande mesure qu'on ne pourrait le faire, même dans le cas du canal Erié. Un autre moyen serait d'amener ce trafic jusqu'à Ogdensburg et à Oswego pour le conduire par chemin de fer à son point de destination. Mais il est reconnu que le transport par voie ferrée ne peut soutenir la concurren-

rence avec celui des barges de la tête des rapides jusqu'à Montréal. C'est l'opinion que je me suis formée après une étude approfondie de la question. Mais je suis fortement convaincu que nous devrions commencer les travaux préliminaires de ces deux projets, ce qui nous permettrait de transporter tout le trafic que nous aurons bientôt.

M. BORDEN: N'a-t-on pas laissé entendre qu'il devrait exister des communications fluviales en partant d'Oswego même?

M. GRAHAM: Oui, on pourrait établir des communications par eau d'Oswego à la rivière Albany. J'ai étudié cette question il y a deux ans déjà et j'ai reçu un rapport très élaboré d'un citoyen des Etats-Unis, qui entretenait une opinion défavorable à cette route, parce qu'elle ne pouvait rivaliser avec celle que nous offre la route du Saint-Laurent.

M. ARMSTRONG: L'honorable député prône-t-il l'idée de la construction d'un nouveau canal Welland ou celle du creusement de l'ancien canal? Pour ma part, je suis fortement en faveur de la construction d'un nouveau canal.

M. GRAHAM: Je demande qu'on fasse tout ce que les ingénieurs conseillent d'accomplir au point de vue pratique.

M. COCHRANE: On renouvellera une partie de cet ouvrage tout en conservant l'autre, sans arrêter les travaux.

Canal Lachine, pont à Rockfield, \$75,000.

M. GRAHAM: Quel sera le pont que l'on construira à cet endroit?

M. COCHRANE: A bascule. La superstructure est déjà en place et l'entreprise des autres travaux a été accordée.

M. GRAHAM: A-t-on changé l'emplacement?

M. COCHRANE: Non.

M. BICKERDIKE: Si je ne me trompe, l'honorable ministre nous dit qu'on n'a pas changé l'emplacement dans le cas du pont de Rockfield. Il constatera qu'il ne s'agit plus maintenant de Rockfield, mais de Blue-Bonnets.

M. COCHRANE: On a choisi entre les deux endroits.

M. BICKERDIKE: On ne le construit certainement pas à Rockfield et je ne crois pas que le ministre ait eu le droit de se faire voter un crédit pour la construction d'un pont à Rockfield à seule fin de changer le site de cet ouvrage. C'est réellement ce que l'on fait. Un crédit a été voté pour la construction d'un pont à Rockfield, et non pas pour un pont à Blue-Bonnets. Les intéressés ne retireront aucun avantage de cet ouvrage. Je me demande comment on pourra atteindre l'autre côté du canal.

M. GRAHAM.

M. GRAHAM: Si je me rappelle bien, la municipalité a conclu un traité avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux d'après lequel elle s'engageait à établir une rue qui partirait de l'autre extrémité du pont et qui serait un débouché à ce dernier.

M. COCHRANE: Les abouts ont été construits l'été dernier avant que je ne prise la direction du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. BICKERDIKE: Cette entente dont parle l'ex-ministre des Chemins de fer n'existe réellement pas. Un débouché coûtera au pays environ \$2,000,000.

M. GRAHAM: Il s'agit d'une résolution du conseil.

M. BICKERDIKE: Telle entente n'existe pas. L'exécution de ces travaux coûtera au pays environ \$2,000,000. On ne construit pas ce pont au point où il est nécessaire. Le long du canal Lachine on trouve une dizaine d'endroits où un pont serait beaucoup plus nécessaire, parce que les bords du canal comptent des habitations assez nombreuses, alors que dans le cas dont il est question, ce pont aboutirait à des champs ouverts. La population de cet endroit n'a pas besoin de cet ouvrage dont le pays acquitte le coût.

Canal Rideau, Ottawa, pont à la rue Bank, \$80,000.

M. GRAHAM: Il semble qu'on n'ait pas dépensé d'argent pour la construction de cet ouvrage. Je suppose que la ville d'Ottawa n'a pas consenti en temps utile à assumer sa part des dépenses.

M. COCHRANE: C'est tout récemment qu'on a commencé les travaux.

M. GRAHAM: Suit-on les plans de l'ingénieur du ministère ou ceux de l'ingénieur de la ville d'Ottawa approuvés par le ministère?

M. COCHRANE: On suit ces derniers.

M. GRAHAM: On construit le pont le plus élevé, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Oui. Cet ouvrage coûtera \$130,000 dont le ministère paiera \$80,000.

Canal du Sault-Sainte-Marie, \$46,000.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a-t-il étudié sérieusement la requête présentée par les expéditeurs et ceux qui sont intéressés au commerce d'expédition, demandant la construction d'une nouvelle écluse à cet endroit?

M. COCHRANE: Non, nous avons reçu une requête des intéressés qui demandaient qu'on dragât plus profondément le chenal qui est trop étroit; si je ne me trompe, l'honorable ministre des Travaux publics prépare un crédit à cette fin pour cet exercice.

Jamais je n'ai eu l'occasion de discuter la question d'un nouveau canal.

M. GRAHAM: On espérait que le canal américain simplifierait les choses, car l'accumulation du trafic à cet endroit était causée surtout par les marchandises que transportaient les navires accostant à la rive canadienne, parce que l'eau y était plus profonde. Lorsqu'on aura creusé jusqu'à 30 pieds le canal du côté des Etats-Unis, on aura fait disparaître en partie l'accumulation du trafic.

Canal Soulanges, \$378,400.

M. GRAHAM: Qui a l'entreprise des ouvrages de protection à l'entrée d'amont de ce canal?

M. COCHRANE: MM. Haney, Quin et Robertson.

M. GRAHAM: Ce montant de \$200,000 est-il le prix d'un nouveau marché?

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: En quoi consistent ces ouvrages de protection?

M. COCHRANE: L'entrée est trop étroite et il faut l'élargir.

Canal de la Trent, \$1,940,000.

M. GRAHAM: Si mon honorable ami le ministre du Travail était ici, il dirait que j'ai eu encore la hardiesse de mentionner le canal de Newmarket. Ce que je tiens à faire observer, à propos de cet ouvrage, c'est que, si l'on entretenait à l'origine des divergences d'opinion quant à l'opportunité d'exécuter ces travaux, je crois que l'on commet une grande erreur en arrêtant cet ouvrage au moment où il sera terminé. L'outillage du ministère pourrait exécuter les travaux nécessaires dans la rivière Holland, tandis que les entrepreneurs pourraient terminer l'autre partie de ce travail.

J'ai trouvé récemment parmi mes papiers quelque chose qui est une réponse à ce que l'on a dit ici en différentes circonstances avant que mon honorable ami fit partie de la Chambre. On a déjà argué fortement que le but que l'on voulait atteindre, ce n'était pas de prolonger ce canal jusqu'à Newmarket, mais ce que la délégation qui s'était rendue ici avait demandé qu'on fit, c'était de creuser la rivière Holland jusqu'à Holland-Landing. J'ai une copie de la résolution qu'ont adoptée toutes les municipalités intéressées et qui indique que cette résolution est en tous points conforme à l'avis exprimé par la délégation dont je viens de parler. Voici:

Ce conseil croit que le creusement de la branche Est de la rivière Holland jusqu'à Newmarket et Aurora, serait avantageux au pays.

Les délégués demandaient qu'on prolongeât ce canal, non seulement jusqu'à New-

market, mais encore jusqu'à Aurora. Je tiens à bien expliquer ce détail en toute justice pour celui qui a commencé l'exécution de ce projet. Ceux qui favorisaient cette idée ont toujours exprimé l'intention que je viens d'indiquer.

A ceux qui disent qu'il s'agit ici d'une affaire politique, je puis répondre qu'à l'exception de deux ou trois, tous les conseils municipaux du comté ont adopté des résolutions semblables à celle dont je viens de parler. C'est alors qu'on organisa ce qu'on appelle l'association du prolongement du canal de la vallée de la Trent, qui avait, en qualité de président, M. Deville, d'Aurora, qui était, en même temps, président de l'association conservatrice. Donc, ce ne pouvait être une idée exclusivement "grit" que celle de la construction de ce canal. En vérité, tous, grits et borys de cette partie du pays entretenaient beaucoup d'enthousiasme à l'endroit de ce projet.

M. COCHRANE: C'était pour qu'on dépensât l'argent.

M. GRAHAM: Les intéressés se réunirent à Newmarket et formèrent une association. L'idée de cet ouvrage provient de ce que les intéressés se plaignaient des tarifs de transport excessifs qu'exigeaient les compagnies de chemin de fer; on croyait que le transport par eau serait de nature à faire diminuer ces tarifs. Certes, il n'y avait pas de politique en cela, puisque tous réclamaient ces travaux. L'autre jour encore le Board of Trade de Newmarket adoptait une résolution très vigoureuse contre la suspension des travaux.

Sir EDMUND OSLER: Je ne crois pas que l'on puisse trouver quelque chose dans le raisonnement de l'honorable député, parce que, si l'on dépense de l'argent et qu'on le perde, pourquoi risquer d'autres deniers dans une entreprise qui ne saurait réussir? Si l'on construisait ce canal, il faudrait dépenser chaque année un montant élevé pour son entretien; quiconque a visité cette région, ou qui connaît quelque chose de cette dernière, sait que cette entreprise est absolument inutile au point de vue des affaires. Il est facile de faire signer une requête demandant au Gouvernement de dépenser les deniers publics à telle ou telle fin. L'idée de prolonger le canal jusqu'à Aurora est le comble de la folie. On ne trouverait pas dans ce canal assez d'eau pour y faire passer un petit bateau. Il est malheureux qu'on ait commencé cet ouvrage, mais il serait encore plus malheureux que le Gouvernement assumât la responsabilité de terminer cet ouvrage, parce que ce dernier est complètement inutile. Quant à cette assemblée du Board of Trade, je sais qu'on en a convoqué une qui s'est dispersée avant que ceux qui y assistaient eussent adopté un projet de résolution, dans un sens ou dans l'autre.

On aurait tort, à mon avis, d'affecter un sou de plus à ce canal, car jamais on n'y verrait un seul navire.

M. NESBITT: Puis-je demander au ministre s'il a fait cesser les travaux?

M. COCHRANE: Oui.

M. NESBITT: Vous êtes-vous entendu avec l'entrepreneur à ce sujet?

M. COCHRANE: Oui.

M. NESBITT: Que lui a-t-on payé pour cesser les travaux?

M. COCHRANE: \$1,000.

M. NESBITT: Ne lui a-t-il pas été alloué une certaine somme pour travaux supplémentaires?

M. COCHRANE: Non. Certaines routes—des routes de comté—traversant le canal demandaient à être réparées, et l'entrepreneur s'est chargé, moyennant un tant pour cent, de construire les ponts et d'en remblayer les abords.

M. NESBITT: Les mille dollars ne comprennent pas le coût de ces travaux?

M. COCHRANE: Non; ils servent à payer l'annulation du marché.

M. NESBITT: Ils ne servent pas à solder le coût du travail à exécuter?

M. COCHRANE: Non; ce travail coûtera sensiblement plus cher que cela.

M. NESBITT: Et il y a d'anciens ouvrages supplémentaires?

M. COCHRANE: Pas depuis que je dirige le ministère. Certaines gens ont réclamé des indemnités au sujet de terrains et d'une multitude de choses qui n'ont aucun rapport avec l'entreprise.

M. GRAHAM: Il fallait que le marché fût joliment avantageux pour l'Etat si l'entrepreneur consentit à l'annulation moyennant \$1,000.

M. COCHRANE: Il était rédigé de telle façon que nous aurions pu le résilier sans accorder la moindre indemnité à l'entrepreneur.

M. GRAHAM: J'aimerais à faire une question au ministre sur certain sujet qui intéresse à un haut point le pays tout entier. Il sait comme moi que la province d'Ontario prétend, en somme, que c'est à elle et non au Gouvernement fédéral qu'appartient la force hydraulique produite par le canal de la Trent. Un vieux proverbe dit que celui qui vit assez longtemps soutient successivement, avant de mourir, le pour et le contre de toute question.

M. COCHRANE: Je n'ai pas changé d'avis sur ce sujet-là.

Sir EDMUND OSLER.

M. GRAHAM: Mais mon honorable ami fait maintenant partie du cabinet, il est obligé, comme je le fus moi-même, de veiller aux intérêts du Dominion. A l'heure actuelle, on exploite une multitude de chutes d'eau, et je jugeais sage de mettre en valeur la force hydraulique de ce district-là. Inutile de revenir sur des détails que la Chambre connaît déjà. Près de Healey's-Falls se trouvait une petite chute d'eau ou un terrain dont la propriété était contestée, que la province avait affirmé à la Northumberland Power Company. Plus tard, la province ayant résilié le bail, nous nous efforçâmes de conclure un arrangement susceptible de nous permettre de mettre toutes les chutes d'eau en valeur au moyen d'un plan dont l'explication a déjà été donnée et sur lequel je m'abstendrai de revenir.

La province d'Ontario prétendit que tous les revenus que le Gouvernement fédéral tirait de la force hydraulique ainsi exploitée lui appartenaient et que tous les baux devaient lui être cédés. Telle est la situation que nous étions à discuter, mon honorable ami et moi, lorsque survint le changement de ministère. J'aimerais donc à savoir où en sont les choses entre la province et le Gouvernement fédéral? La province avait édicté une loi portant qu'elle ne songeait pas, qu'elle n'avait jamais songé à se désister de son droit à la force hydraulique en donnant à bail certains terrains situés le long du canal, bien que les tribunaux eussent décidé qu'en nombre de cas le droit à la force hydraulique était conféré par le bail, et que certains baux étaient antérieurs à la création de la province.

Fort de l'avis du ministre de la Justice, je soutins au nom du Gouvernement fédéral que toutes ces chutes d'eau appartenaient au Dominion et non pas à la province. C'est ainsi que nous les avons affirmées et que la partie centrale d'Ontario peut obtenir la force hydraulique à aussi bon compte que toute autre partie de la province, et à des conditions éminemment favorables.

Je tiens maintenant à savoir quelle est aujourd'hui l'attitude du Gouvernement fédéral. Est-il encore comme autrefois d'avis que c'est lui qui a droit à la force hydraulique, ou estime-t-il que ce droit appartient à la province?

Est-il prêt à laisser la province s'emparer de ce qu'il prétendait être à lui, ou va-t-il porter l'affaire devant les tribunaux? Je serais bien aise de savoir si le nouveau ministre de la Justice a donné son avis sur le point. Si je me rappelle bien, l'ex-ministre de la Justice, sir Allen Aylesworth, avait déclaré en termes non équivoques que le Gouvernement fédéral était resté dans la limite de ses attributions et que la province n'a rien à réclamer.

M. COCHRANE: Je doute que mon honorable ami ait fidèlement rapporté ce que je soutenais à l'époque où j'étais membre du cabinet d'Ontario. Ce dernier prétendait que les eaux des rivières et des lacs sont la propriété de la province et que le Gouvernement fédéral n'a droit de se servir de ces eaux que pour les seuls objets de la navigation.

M. GRAHAM: Ne le proclamez pas trop haut maintenant.

M. COCHRANE: Je n'ai pas changé d'opinion. Prenons le canal de la Trent. A l'avis de la province d'Ontario, le Gouvernement fédéral a droit de se servir des eaux pour les objets du canal; mais depuis l'instant où elles y pénètrent jusqu'à celui où elles en sortent, elles appartiennent à la province et il n'est pas loisible au Gouvernement fédéral de les aliéner pour servir à l'exploitation de la force hydraulique. Pour ce qui est de la Trent, la situation est peut-être quelque peu différente, et il se peut que certains cas prêtent à contestation. Je ne sache pas que le ministre de la Justice ait encore formulé d'opinion à ce sujet. La construction du barrage de Campbellford a déjà fourni matière à discussion.

L'honorable député se rappellera qu'il avait donné des ordres qui devaient être exécutés à une date déterminée. Les exploitants de la force hydraulique en cet endroit-là n'ayant pas pris de dispositions à l'égard de la transformation de la force hydraulique en énergie électrique, ils se transportèrent auprès du Gouvernement qui leur accorda une prorogation de délai jusqu'au 1er juin et leur donna avis qu'il poursuivrait la construction du canal en cet endroit. Il n'y a encore rien de décidé. A ceci près, les choses en sont encore au point où elles étaient lorsque mon honorable ami abandonna la direction du ministère; mais il faudra mettre la question à l'étude, la discuter sous toutes ses faces et, ainsi que je l'espère, la porter devant les tribunaux.

M. GRAHAM: Je suppose qu'il le faudra. Je n'insisterai pas trop auprès de mon honorable ami, car c'est sans doute au ministre de la Justice qu'il incombe de formuler un avis.

M. COCHRANE: Mon avis est encore absolument le même.

M. GRAHAM: Je crois que l'affaire devrait être portée devant les tribunaux. En se reportant aux lois générales et à celles qui se rapportent tout particulièrement aux baux, le ministre de la Justice constatera sans doute qu'il n'en est pas de la Trent comme des autres eaux. En revendiquant la propriété de la force hydraulique, la province d'Ontario soulève une assez grosse question. Je suis certain que l'honorable député ne songerait même pas à conférer un tel titre de propriété à ses

anciens collègues sans y être autorisé par les tribunaux, car le Dominion possède, en toutes matières de cette nature, des droits qu'il faut sauvegarder.

M. HAZEN: Le conseil privé s'est-il prononcé?

M. COCHRANE: A diverses reprises, dans un sens et dans l'autre.

M. GRAHAM: Sur certains points, mais je ne crois pas que la question tout entière ait jamais été soumise aux tribunaux.

Agrandissement de l'élevateur de Port-Colborne, etc., \$200,000.

M. COCHRANE: Ce crédit est destiné à l'agrandissement de l'élevateur de Port-Colborne. C'est une dépense que motive l'insuffisance actuelle de l'élevateur.

M. GRAHAM: Le ministre intéresserait vivement la Chambre en lui disant quel a été cette année le mouvement des affaires à l'élevateur de Port-Colborne. Le service de cet élevateur, le seul qui appartienne à l'Etat, se rattache à la vaste question du transport.

M. COCHRANE: Du 1er avril au 31 octobre 1911, on a perçu à l'élevateur la somme de \$36,987.06; durant la même période, le personnel et les réparations ont occasionné une dépense de \$18,749.66, ce qui laisse un excédent de \$18,237. Entre ces deux mêmes dates, on a manutentionné 6 millions de boisseaux de grain.

M. GRAHAM: C'est plus que l'an dernier, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Oui. La manutention aurait pu être beaucoup plus considérable si nous avions eu les installations nécessaires. C'est pour cela que nous allons faire exécuter ces travaux-là.

M. GRAHAM: Vous allez agrandir l'élevateur et en doubler la capacité?

M. COCHRANE: Oui; le crédit est destiné aux travaux de construction.

M. GRAHAM: Le résultat obtenu est un assez bon point en faveur d'un élevateur exploité par l'Etat. Puisque nous pouvons faire ce genre d'affaires à très bon compte, ne pensez-vous pas qu'il serait préférable de nationaliser le service des élevateurs?

M. COCHRANE: Je ne sais pas. Nous avons tant de dépense à faire pour développer le pays. Si nous avions eu un plus grand nombre d'élevateurs aux ports d'hiver, on y eût acheminé le grain en beaucoup plus grande quantité; c'est du moins ce que le Pacifique-Canadien n'a fait entendre. Cette compagnie, m'a-t-on dit, avait, à certain moment, des convois entiers de grain attendant ici et là; toutes ses voies de garage en étaient encombrées. A Saint-Jean (N.-B.)

elle n'avait qu'un seul élévateur qui ne pouvait pas suffire à la manutention du grain.

M. NESBITT: Ce crédit de \$200,000 est-il destiné à la construction d'un nouvel élévateur à Port-Colborne?

M. GRAHAM: Les fondations sont construites de façon à ce qu'on puisse agrandir l'ancien.

M. COCHRANE: Oui, la machinerie aussi. A l'aide de ce crédit, on pourra presque doubler la capacité de l'élévateur.

M. GRAHAM: Y a-t-il eu quelque activité à l'élévateur d'Halifax cette année?

M. COCHRANE: Je ne me rappelle plus bien; mais je ne le crois pas.

M. GRAHAM: Y en a-t-il habituellement beaucoup?

M. COCHRANE: Non. Je crois qu'il est mal situé.

Il faudra s'occuper de tout là-bas—de l'élévateur et des halles aux marchandises. On semble les avoir construit au mauvais endroit et je crains qu'il faille les déplacer. Il faudra faire quelque chose à ce sujet, lorsqu'on agrandira les installations terminales et les docks.

Cornwall, améliorations à l'entrée d'aval de l'écluse 15, \$50,000.

M. GRAHAM: Qu'est-ce à dire?

M. COCHRANE: Plusieurs propriétaires des bateaux qui passent par le canal nous ont prié de faire quelque chose pour améliorer l'entrée. La présente entrée est trop courte et trop étroite et ne se trouve pas dans le chemin des bateaux qui remontent le fleuve.

M. GRAHAM: Et il s'agit de l'agrandir et de l'élargir?

M. COCHRANE: Oui. Le coût total est de \$75,000.

M. GRAHAM: Je sais que cette entrée est défectueuse.

Canal des Galops.—Améliorations à l'entrée du haut de l'écluse 28, \$30,000.

M. GRAHAM: Où est le ministre des Douanes (M. Reid)? Il a toujours quelque chose à dire au sujet de cette entreprise du canal des Galops.

M. COCHRANE: Nous l'avons fait taire.

M. GRAHAM: Deux choses m'ont étonné: que le ministre des Douanes ne dise rien du canal des Galops et que le représentant de Peel (M. Blain) ne demande pas où les annonces ont été publiées. Ces deux choses me manquent.

Canal Murray.—Enlèvement des renflements du terrain, \$9,000.

M. GRAHAM: Est-ce une bonne désignation que "enlèvement des renflements du

M. COCHRANE.

terrain"? Il y a quelques années, nous avons, sur demande, commencé à draguer l'entrée de l'est du canal Murray aux environs du port de Belleville, puis, dans l'intérêt de la fabrique de ciment, on nous a suppliés d'éclairer le canal afin qu'on pût s'en servir la nuit. A-t-on fait quelque chose à ce sujet?

M. COCHRANE: Je ne le pense pas. Mais on fait des levés pour le dragage.

Canal Rideau.—Nouvel outillage de dragage, \$25,000.

M. GRAHAM: Le capitaine Norman et d'autres, y compris M. Murphy, se sont beaucoup plaints de la présence d'un rocher près de Westport, qui, à leur avis, devrait être enlevé. J'ai oublié le nom. Des études ont eu lieu pour préparer une estimation, et je crois que l'ingénieur a présenté un rapport et qu'on se proposait d'enlever ce rocher, parce que la navigation était difficile, lorsque l'eau était basse. Je suppose que le ministre ne peut pas me renseigner sur ce point. Mais s'il examine la correspondance ou s'il interroge M. Phillips, il sera en état de me fournir les renseignements que je désire avoir.

Canal de Soulanges.—Réfection du sommet de la jetée protectrice à l'entrée d'aval, \$47,000.

M. GRAHAM: Ceci est un crédit nouveau.

M. COCHRANE: Le sommet de la jetée a été démolé par la glace le printemps dernier et cette somme servira à le réparer. Elle suffira à l'enlèvement de la partie démolie, au creusage, au caisson étanche, au sommet en béton, au remplage de blocaille et aux dépenses éventuelles.

M. GRAHAM: Suffira-t-elle à achever les travaux? Le ministre et moi doutons de la justesse des évaluations.

M. COCHRANE: Ce sont plutôt les vôtres que les miennes.

Canal Saint-Pierre.—Améliorations, \$200,000.

M. KYTE: Quand a-t-on demandé des soumissions pour ces travaux?

M. COCHRANE: Je ne crois pas savoir la date. L'entreprise a été adjugée avant le changement de ministère.

M. KYTE: Quels sont les entrepreneurs?

M. COCHRANE: M. W. H. Weller. C'est le fils du surintendant. Le prix convenu est de \$266,887.

M. KYTE: Quel est l'ingénieur dirigeant?

M. COCHRANE: M. Sargent.

M. KYTE: Je parle de celui qui est sur les lieux depuis le mois de mai. Il s'appelle Stanton, je crois. Dirigera-t-il les travaux jusqu'à la fin?

M. COCHRANE: Oui, sous la surveillance de M. Sargent.

M. KYTE: Quand commenceront les travaux?

M. COCHRANE: Dès que la température le permettra.

M. KYTE: Le ministre a-t-il un rapport sur la quantité de terrain qu'il pourra ajouter pour améliorer le canal?

M. COCHRANE: Non. L'expropriation a lieu en ce moment.

M. KYTE: Le ministre se propose-t-il de faire fixer le prix du terrain par la cour d'échiquier?

M. COCHRANE: Je puis dire que certaines personnes m'ont écrit l'autre jour et que j'ai envoyé M. O'Dwyer sur les lieux pour estimer le prix du terrain. C'est tout ce que j'ai fait.

M. KYTE: Le prix du terrain semble varier beaucoup lorsque le répartiteur municipal détermine, le propriétaire le fixe pour les fins de l'impôt et aussi lorsqu'il s'agit de le vendre au département.

M. COCHRANE: L'honorable député peut-il nous dire la valeur approximative du terrain? Cela nous servirait de guide.

M. GRAHAM: Il y a des gens qui sont rétribués pour faire ce travail.

M. COCHRANE: Je le suis, mais l'honorable député travaille pour son pays.

M. KYTE: Je n'entreprendrais pas de fixer le prix de ces terrains; je crois qu'il devrait être établi par la cour d'échiquier.

M. COCHRANE: Ce serait une bonne coutume, mais on ne l'a pas suivie jusqu'à présent.

Le département a toujours envoyé quelqu'un pour estimer la valeur des terrains, puis il faisait une offre au propriétaire. Lorsque le propriétaire ne jugeait pas devoir l'accepter, la question était soumise à la cour d'échiquier.

M. KYTE: M. O'Dwyer a été envoyé sur les lieux pour faire une estimation personnelle, d'après son propre jugement?

M. COCHRANE: Oui, et il n'a pas consulté les propriétaires.

Canal de la Trent.—Améliorations, \$41,500.

M. COCHRANE: Pour du dragage à Kirkfield, à Scugog et à Lakefield. Puis il y a un enrochement dans le lac Simcoe et dans la division du lac aux Sapins.

M. GRAHAM: Il y a beaucoup de mécontentement aux environs de ces lacs. Je suppose que le ministre en a eu vent. Il y a là-bas une baie qui est remplie de débris.

M. COCHRANE: Nous la nettoierons. Je ne crois pas que nous ayons le droit de rien laisser qui choque la vue là-bas.

Commission des chemins de fer du Canada—Maintenance et fonctionnement, \$148,650.

M. GRAHAM: Depuis quelques années il y a à la commission des chemins de fer une vacance, causée par le décès de M. Greenway, qu'un homme de l'Ouest devait vraisemblablement remplir. Je sais probablement aussi bien que le ministre pourquoi on n'a pas pourvu à cet emploi vacant. J'ai lu quelque part qu'il y aurait deux divisions de la commission—une pour l'Ouest et une pour l'Est. Je crois que cela ne ferait pas l'affaire. L'honorable ministre a-t-il décidé de le faire?

M. COCHRANE: Je ne le ferai certainement pas. Dès que les choses iront un peu mieux, nous pourrions garder là-bas deux commissaires pour faire une foule de choses au sujet desquelles il ne saurait y avoir divergence d'opinions. Le grand inconvénient de deux commissaires, c'est qu'il y aurait deux jugements sur la même question. Mais les commissaires pourraient faire, relativement aux municipalités beaucoup de choses qui ne prêteraient pas à des divergences d'opinions, ce qui serait très avantageux pour l'Ouest.

M. GRAHAM: Je crois que le ministre a parfaitement raison. Il est parfois difficile de persuader aux gens que ce serait ce qu'il y aurait de mieux à faire. L'inconvénient serait l'existence de décisions contradictoires sur la même question, tandis qu'avec une seule commission, l'uniformité est assurée, je suppose que le ministre est prêt à remplir cette vacance?

M. COCHRANE: Pas aujourd'hui.

M. GRAHAM: Le sera-t-il cette semaine?

M. COCHRANE: Je serai très affairé jusqu'à la fin de la session.

M. GRAHAM: Je constate que le crédit est augmenté.

M. COCHRANE: C'est pour améliorer et augmenter le personnel; il y aura aussi des augmentations d'appointments. Le président est si habile et remplit une si grande tâche que nous pouvons nous permettre d'accepter ses propositions les yeux fermés.

M. NESBITT: Le ministre a-t-il choisi celui qui remplira la vacance?

M. COCHRANE: Non, monsieur.

Frais judiciaires, \$6,000.

M. GRAHAM: Des enquêtes ont eu lieu relativement aux tarifs des messageries et des télégraphes. Le ministre en connaît-il les conclusions ou sait-il où les enquêtes en sont rendues?

M. COCHRANE: J'ai déposé sur le bureau le premier rapport concernant les télégraphes. Il n'y a pas eu de rapport dans les autres cas, sauf au sujet du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard où il y a eu un certain changement.

M. NESBITT: Devons-nous payer les frais judiciaires?

M. COCHRANE: La dépense afférente à ce crédit ne dépend pas de la commission des canaux. Il y en a souvent.

M. GRAHAM: Ce sont différents articles concernant les procès, les expropriations et les règlements.

M. COCHRANE: Oui; nous avons dépensé \$1,200 l'an dernier.

Grand-Tronc-Pacifique.—Rémunération au directeur représentant d'Etat, \$2,000.

M. GRAHAM: Quel est le directeur du gouvernement dans le bureau de direction du Grand-Tronc-Pacifique?

M. COCHRANE: Il n'a pas été changé; j'ai oublié son nom.

M. GRAHAM: M. Brunet?

M. COCHRANE: Oui, le même directeur.

Canaux (dépenses d'exploitation).—Traitement du personnel et travaux de réparations, \$1,302,015.

M. NESBITT: Quelle est l'explication de cette augmentation considérable?

M. COCHRANE: Les traitements du personnel ont été augmentés l'année dernière.

M. CARVELL: Est-ce une augmentation générale?

M. COCHRANE: Oui, cette augmentation a été faite avant notre arrivée au pouvoir.

Officiers des statistiques, \$42,500.

M. CARVELL: Le ministre pourra peut-être nous dire si quelques-uns de ces officiers de statistiques ont été destitués depuis le 1er octobre dernier? Je voudrais aussi lui demander si on a destitué des employés sur les canaux?

M. COCHRANE: Oui.

M. CARVELL: Des journaux ont dit, avec vérité, je crois, que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) avait décidé que tous les employés sur les canaux dans son comté devaient être renvoyés. Je voudrais savoir si on a donné suite à ce désir?

M. COCHRANE: Je ne connais pas le nombre de ceux qui ont été destitués. Ils ne l'ont pas tous été. A chaque écluse on a laissé un homme d'expérience auquel un novice a été adjoint. Je ne connais pas le nombre des destitutions, mais la situa-

M. GRAHAM.

tion est très difficile, parce que, à tort ou à raison, en 1896, tous les employés ont été destitués, et un grand nombre de ceux-ci disent que leur tour est arrivé, de sorte que la situation est très difficile. C'est pour cela que nous avons destitué un plus grand nombre d'employés peut-être que nous aurions voulu, mais il fallait réintégrer les anciens.

M. CARVELL: Le ministre peut-il nous donner la proportion de destitutions en rapport avec le nombre d'employés?

M. COCHRANE: J'ai donné cela l'autre soir.

M. CARVELL: Ces chiffres ont été donnés?

M. COCHRANE: Oui.

M. KYTE: Les journaux ont rapporté l'autre jour que le ministre n'avait pas l'intention de destituer les gardiens d'écluses sur de simples accusations d'intervention politique, vu qu'une grande responsabilité pèse sur ces gardiens, et qu'il n'était pas désirable de les remplacer par des gens inexpérimentés. Je voudrais savoir si le ministre a réellement exprimé cette opinion?

M. COCHRANE: Si l'honorable député veut relire la déclaration que j'ai faite, l'autre soir, à la Chambre, je crois qu'il admettra que je me suis assez bien conformé à cette ligne de conduite.

M. KYTE: Je sais que vous vous y êtes conformé sur le canal Saint-Pierre, dans tous les cas.

M. CARVELL: Le ministre dit qu'on a fait une destitution générale en 1896, que plusieurs de ceux qui ont été renvoyés vivent encore et qu'il est bien difficile de refuser de les réintégrer dans leur ancien emploi quand ils le demandent.

M. NESBITT: Ont-ils été sans emploi depuis ce temps-là?

M. COCHRANE: Je suppose qu'ils ont dû travailler.

M. CARVELL: Y a-t-il des cas où des employés ont été renvoyés à la seule demande du député siégeant, afin de faire place à des personnes qui n'étaient pas des anciens employés?

M. COCHRANE: Non, à moins qu'une accusation fût portée contre l'employé.

M. CARVELL: La simple parole du député suffisait-elle?

M. COCHRANE: J'ai accepté la parole du député.

M. KYTE: Lorsque l'accusé niait l'accusation portée par le député ou par le candidat défait, lui donnait-on l'occasion de prouver son innocence?

M. COCHRANE: Cela dépend beaucoup de la nature de l'accusation. Lorsqu'il y a lieu d'agir je crois que l'on accepte la parole du député, et elle devrait être acceptée. Naturellement, sur le chemin de fer intercolonial c'est différent. Et il y a une convention avec les employés. Cette convention sera observée rigoureusement et lorsque l'accusation n'est pas prouvée je réintégrerai l'employé dans ses fonctions.

M. KYTE: Ne peut-il pas arriver qu'un député ou un candidat défait soit mal informé?

M. COCHRANE: J'espère alors qu'il sera assez franc pour l'admettre.

M. KYTE: Je suppose le cas d'un homme qui porte de bonne foi une accusation contre un employé de canaux auquel on causerait un grand tort en le renvoyant. Je crois qu'il ne serait que juste, lorsqu'une accusation est portée contre un officier ou un employé de ministère, qu'on lui accorde une enquête et qu'on lui donne l'occasion de faire une déclaration sous serment établissant son innocence.

M. COCHRANE: C'est plein de sagesse.

M. McKENZIE: Au sujet des destitutions. . .

M. COCHRANE: Voulez-vous discuter cette question? Dans ce cas là j'ai une longue liste dont je puis donner lecture.

M. McKENZIE: Je n'ai aucun doute que le ministre peut trouver une liste dans un livre—mais ce n'est pas exactement le point que je veux discuter. Je ne puis pas trop me plaindre car dans mon comté on n'a pas fait beaucoup de destitutions. On peut comparer le Gouvernement à un patron et bien qu'il puisse employer qu'un petit nombre de personnes comparativement, ils devraient donner le bon exemple à tous les patrons, sous le rapport des heures de travail, des salaires et de la liberté d'opinion.

Un gérant de mines qui renverrait ou engagerait un ouvrier pour des raisons politiques ne conserverait pas sa place, et les mineurs se mettraient certainement en grève s'il attentait ainsi à leur liberté.

M. COCHRANE: Etes-vous d'avis que les fonctionnaires publics devraient être libres de se mêler à la politique pour un parti ou pour l'autre?

M. McKENZIE: Un ouvrier qui travaille pour le gouvernement devrait certainement avoir le même privilège que son voisin qui travaille pour une compagnie d'acier ou de charbon. Dans mon comté on a renvoyé un simple manoeuvre dans un hangar aux marchandises parce qu'il avait représenté un candidat dans le bureau de vote le jour de l'élection, assis tranquillement près de la table remplissant son

devoir de bon citoyen. Ce traitement fera tout simplement des employés des poltrons et des fourbes. Quels enfants élèveront des fonctionnaires publics qui du moment qu'ils entrent au service du gouvernement perdent leur indépendance et n'osent pas avoir une opinion à eux.

M. BEATTIE: S'ils veulent être indépendants ils ne devraient pas entrer au service de l'Etat.

M. McKENZIE: Alors, quelle espèce de gens aurez-vous? Peut-être l'honorable député peut-il trouver des poltrons de ce genre dans London, mais il n'en trouvera pas dans la Nouvelle-Ecosse. Il est indigne d'un gouvernement de renvoyer un homme qui gagne \$1.25 et \$1.50 par jour parce qu'il a voté suivant ses convictions.

M. FOSTER (King) (N.-E.): A voir l'indignation de l'honorable député (M. McKenzie) au sujet de cette destitution horrible d'un de ses représentants dans un bureau de votation, on croirait que ses amis n'ont jamais fait la même chose dans son comté lorsqu'ils tenaient les rênes du pouvoir, que ses mains étaient absolument nettes de toute destitution d'employés ayant pris part aux élections, et que le Gouvernement actuel et ses amis sont les seuls qui se soient rendus coupables d'un tel crime. Je puis prouver que lorsque ses amis sont arrivés au pouvoir, un nommé Ingall, un journalier qui avait voté pour John MacCormack, était employé comme aide dans un phare, avait été renvoyé sans aucune enquête, sans qu'aucune accusation fût portée contre lui, sans même qu'on lui fit savoir que quelqu'un l'accusait.

M. McKENZIE: Cet homme n'existe pas.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Je possède des preuves que je crois aussi authentiques que la parole de l'honorable député établissant que ces faits sont vrais. Je lui demanderai aussi s'il n'y avait pas dans son comté un nommé McCrae, employé comme gardien de phare à Plaster's Rock. Après trente ans de service on le renvoya sans aucune enquête. Avant de parler de destitutions sans enquête les honorables membres de la gauche feraient bien d'examiner leur conduite passée. Il n'est pas bon pour ceux qui demeurent dans des maisons de verre de jeter des pierres dans le jardin de leur voisin.

Je pourrais donner toute une liste de personnes qui ont été destituées, et si la question revient de nouveau sur le tapis, je prendrai la peine de faire inscrire dans le harsard les noms de tous les employés qui ont été destitués par l'honorable député et ses amis à Cap-Breton-nord et Victoria, afin que le pays sache que le Gouvernement actuel et ses amis ne sont pas les seuls coupables sous ce rapport. L'ancien Gouvernement a posé une règle stricte que ceux qui entraient dans le service civil devaient

mettre toute opinion politique de côté, et que s'ils voulaient être politiciens, ainsi que le très honorable chef de l'opposition le disait, on leur donnerait pleine facilité de satisfaire leur désir, voulant dire par là qu'on les destituerait, et on les destitua. Il y a dans mon comté des employés publics qui non seulement étaient partisans mais qui pendant les élections insultaient ceux qui n'étaient pas de leur parti, et j'ai entendu dire que parce que l'un d'eux avait été destitué, on ferait une enquête. Je ne crains pas, monsieur l'Orateur, la plus complète investigation dans ces cas de destitution, et je crois que je pourrais démontrer à tout homme raisonnable que les destitutions qui ont eu lieu ont été faites pour des raisons absolument justes.

Ces honorables députés de la gauche ont fort mauvaise grâce à se lamenter à l'égard de choses dont ils sont eux-mêmes responsables.

M. McKENZIE: Nous avons tous raison de nous féliciter, j'en suis sûr, de la leçon que l'honorable député préopinant nous a faite. Il a parlé de destitutions que j'aurais provoquées. Je ne connais rien de l'aide du gardien de phare auquel il fait allusion. Je lui ai demandé si le nom d'une telle personne se trouvait consignée dans les archives d'aucun département de l'administration fédérale, et je le mets au défi de le découvrir. Jamais pareille destitution n'a eu lieu, et il n'y a jamais eu de tel employé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Les remarques de l'honorable député à cet égard n'ont donc aucun fondement. Quant à McCrae, c'est là la seule destitution que j'aie jamais demandée, durant les dix années que j'ai été dans la vie politique. Je n'ai pas lieu de rougir d'un passé comme celui-là. Et cet homme a été destitué pour des raisons autres que politiques. Il a été destitué parce que, demeurant à cinq ou six milles du phare, il afferma sa charge à un autre. On s'est plaint de ce qu'il ne s'occupait pas de sa besogne, et c'est pour cette raison qu'il a été destitué. C'est le seul grief que l'honorable député ait pu invoquer contre moi, et si, après dix années de vie politique, il peut mettre l'univers au défi de lui signaler plus qu'une destitution opérée par mon entremise, et celle-là pour des raisons autres que des raisons de parti, je pense qu'il aura droit d'être satisfait de lui-même.

M. L'ESPERANCE: Ancien employé du chemin de fer intercolonial du temps où ces honorables députés de la gauche étaient au pouvoir, je pense avoir droit de parler quelque peu de ce qui est arrivé lorsque nos amis se sont emparés du pouvoir.

Qu'on me permette de dire à la Chambre quelque chose qui n'est peut-être généralement pas connu à l'égard des destitutions.

M. FOSTER (King).

Lorsque nos honorables amis de la gauche sont arrivés au pouvoir, il n'y avait pas un seul employé sur le chemin de fer intercolonial qui pour une année au moins à la suite du changement de gouvernement, fût assuré de conserver son emploi. Je connais personnellement des députés, membres du parti libéral, qui voyageant par le chemin de fer descendaient à toutes les gares, menaçaient du poing les employés et leur disaient de boucler leurs malles, parce qu'ils ne tarderaient pas à recevoir leur congé des administrateurs du chemin de fer. Des députés libéraux me déclarèrent que si je ne leur promettais pas mon appui, contre la société des employés de chemins de fer, si je ne trahissais les employés du chemin de fer intercolonial, je serais moi-même destitué.

M. LAPOINTE: Est-ce que l'honorable député n'était pas lui-même libéral dans le temps?

M. L'ESPERANCE: Malheureusement, je l'étais.

M. BEATTIE: Mais ses yeux se sont dessillés depuis.

M. L'ESPERANCE: J'étais libéral, et parce que je n'ai pas voulu trahir les employés du chemin de fer intercolonial, ceux que j'avais aidés à se faire placer sous le régime conservateur, en les formant en sociétés et en unions, lesquelles ont assuré à l'Intercolonial le meilleur service peut-être d'aucun chemin de fer au Canada, il me fallut renoncer à mon emploi, et c'est ce qui fait que j'occupe un siège en cette Chambre aujourd'hui. Je ne dirai pas tout ce qui s'est passé en 1896; ce serait trop long, et je tiens à ce que la prorogation ait lieu prochainement. Cependant, je dirai ceci: un très petit nombre des employés ne faisant pas partie d'associations, n'ayant pas l'appui de quelque forte société, purent se maintenir en place sur l'Intercolonial. On congédia en masse les cantonniers, lesquels n'étaient pas alors formés en associations. Et quelle est la situation aujourd'hui? Une fois les libéraux arrivés au pouvoir, en 1896, ils créèrent une caisse de secours, et posèrent en règle que personne ne pourrait être employé sur l'Intercolonial après avoir atteint l'âge de 45 ans. Quel était le but de ce règlement? C'était d'empêcher que ces hommes qui avaient été injustement destitués fussent rétablis dans leurs emplois lorsque les conservateurs reviendraient au pouvoir. Je prie le ministre aujourd'hui de voir à ce que les hommes, objet de ce traitement injuste, soient réintégrés dans leurs emplois.

M. GAUVREAU: Je me permets de corriger l'indication fournie par l'honorable député. La limite d'âge pour emploi sur l'Intercolonial, c'est 35 ans, et non pas 45.

M. LESPERANCE: S'ils sont âgés de plus de 45 ans, ils ne peuvent être employés.

M. COCHRANE: Tout homme âgé de plus de 35 ans ne peut être employé en permanence à moins d'avoir des aptitudes techniques. Il ne peut être employé que temporairement, et je crois qu'il se trouve 1,500 de ces employés temporaires.

M. LESPERANCE: J'ai demandé qu'un employé injustement destitué soit rétabli dans son emploi, et la demande n'a pas été agréée parce qu'il était âgé de plus de 45 ans. Or j'exhorte le ministre de prendre, s'il est possible, des mesures pour que ces hommes qui sont âgés de plus de 45 ans soient employés de nouveau sur l'Intercolonial à n'importe quel titre. Dans le seul comté de Montmagny, cinq hommes qui avaient été injustement privés de leur emploi sur l'Intercolonial n'ont pas pu se faire réintégrer, parce qu'ils avaient passé la limite d'âge. Je ne citerai pas tous les cas qui sont venus à ma connaissance, mais si ces honorables députés de la gauche ne mettent en demeure de le faire, je présenterai le tableau complet des employés de l'Intercolonial qui ont été injustement congédiés depuis 1896. Dans le seul comté de Rimouski, plus de 200 employés ont été injustement renvoyés et dans tous les comtés, dans toutes les circonscriptions de Québec, les destitutions ont été effectuées en masse. Ce n'est pas que je veuille exploiter ces faits dans l'intérêt du parti; mais ces honorables députés de la gauche n'ont pas le droit de reprocher au Gouvernement actuel de faire des destitutions injustes; car, que je sache, pas un seul employé n'a été destitué sans qu'une bonne raison en eût été fournie au ministre et sans que le représentant du comté en eût personnellement assumé la responsabilité. Si cette ligne de conduite avait été suivie en 1896, on n'aurait jamais senti le besoin d'édicter la règle actuellement suivie en matière de destitutions.

M. BOULAY (texte): Je me lève simplement pour corroborer complètement tout ce que l'honorable député de Montmagny (M. L'Espérance) a dit concernant les destitutions sur l'Intercolonial dans le comté de Rimouski. Comme je l'ai déjà dit, cette voie ferrée traverse ce comté sur une longueur de 135 milles, et il s'y trouve donc un bon nombre d'employés. A Sainte-Flavie, par exemple, tous les employés ont été mis à la porte, non pas après une enquête, mais après avoir eu à peine deux ou trois jours d'avis. Si j'ai un reproche à faire à l'honorable ministre des Chemins de fer, c'est de se montrer trop bon à l'égard de ceux qui ont remplacés ces victimes du parti libéral en 1896.

Monsieur l'Orateur, ces pauvres gens qui avaient été destitués en 1896 ont attendu, quinze années durant, que le parti conser-

vateur fût en état de leur rendre justice. Je demande à l'honorable ministre de mettre de côté les règles adoptées par l'administration libérale en faveur de ses amis et de rendre à ces gens les places que l'ancien Gouvernement leur a injustement enlevées.

M. DEMERS: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. BOULAY: Sans doute.

M. DEMERS: L'honorable député peut-il nous donner les noms des employés qui ont été renvoyés sans enquête?

M. BOULAY: Vous n'avez qu'à prendre la liste des employés en 1896, et vous trouverez ce renseignement. Les employés de la voie qu'il y avait en 1896 ont tous été mis à la porte, à l'exception d'une dizaine peut-être, qui étaient des amis du parti qui arrivait au pouvoir. Tous les ouvriers travaillant dans la boutique de l'Intercolonial à Sainte-Flavie ont été destitués. Est-ce assez pour vous satisfaire?

Frais de gestion, département des Chemins de fer et Canaux, appointements du secrétaire privé, \$1,200; promotion à la 2e division, subdivision B et relèvement des appointements de W. A. O'Leary à \$1,500 par année, \$100, \$1,300.

M. COCHRANE: Ceci est pour un secrétaire particulier, \$1,200 pour six mois, jusqu'au 1er octobre. La somme de \$100 représente une augmentation d'appointements pour le secrétaire du sous-ministre. Son prédécesseur en quittant son emploi amena avec lui son secrétaire, de sorte que le nouveau sous-ministre dût se chercher parmi les employés du département le commis le plus capable de remplir cette fonction à ce chiffre d'appointements; et je le nomme, et je lui donne l'augmentation de \$100 qui ne pouvait lui être accordée aux termes de la loi parce qu'il faisait partie du personnel du département.

M. GRAHAM: Je désire faire une observation au sujet de cette charge de secrétaire particulier. Je me suis trouvé en désaccord avec certaines personnes à ce sujet. Je crois que la Chambre est saisie d'une proposition de loi à cet égard, ou a adopté une mesure à cet effet. Voici ce que j'ai à dire: Je pense que personne autre que le ministre ne devrait être consulté pour le choix de son secrétaire particulier. Le secrétaire particulier du ministre est dans les rapports les plus confidentiels avec son chef; et je ne pense pas qu'il soit juste de permettre à qui que ce soit d'interposer son jugement quant au choix de cet homme de confiance. Il s'est produit, je pense, un peu de difficulté dans l'application de la loi du service civil à cet égard. J'ignore quelle est la teneur du projet de loi de la présente session; mais j'approuve fortement ce point de vue-

ci: dans la limite fixée pour les appointements,— car nous ne voulons pas qu'il se soulève de difficulté entre les divers départements, bien que la besogne du secrétaire particulier diffère grandement d'un ministère à l'autre,—que le ministre soit laissé libre de s'adresser à qui il lui plaira et de choisir qui il voudra, pour son secrétaire particulier, quel que soit son âge et quelles que soient les autres conditions. Personne autre ne devrait pouvoir s'en mêler pas plus que s'il s'agissait pour un homme de choisir sa femme.

M. COCHRANE: Je suis entièrement de votre avis.

M. GRAHAM: J'espère qu'on portera remède à la difficulté de quelque manière. Si j'étais ministre, j'insisterais pour changer toute disposition de la loi qu'il serait nécessaire de changer en vue d'atteindre ce but.

M. COCHRANE: L'honorable député a parfaitement raison. Et je pense que la mesure adoptée par la Chambre est dans le sens indiqué.

Chemins de fer (dépenses d'établissement).—Réseau de l'Intercolonial.—Améliorations diverses sur le réseau, somme complémentaire, \$5,330.

M. COCHRANE: Ceci est pour une glacière à Sainte-Flavie, une autre à Lévis, etc.

M. GRAHAM: Pour finir, je suppose, les travaux de la présente année.

M. COCHRANE: Oui, l'exercice se termine le 31 mars.

M. GRAHAM: Dans tous les cas, l'argent est dépensé. Passons.

Chemins de fer (dépenses d'exploitation).—Intercolonial, somme supplémentaire, \$500,000.

M. COCHRANE: Ce crédit est nécessaire à la solde des frais d'exploitation de l'année, que l'on avait évaluée à \$9,500,000 et qui vont être de 10 millions.

M. GRAHAM: Dix millions est ce que vous demandez pour le prochain exercice?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Une forte proportion de cette somme est, si je ne me trompe, destinée à des augmentations de salaires.

M. COCHRANE: Oui, \$460,000.

M. SINCLAIR: Quand cette augmentation a-t-elle eu lieu?

M. COCHRANE: Vers le mois d'août dernier.

M. GRAHAM: Nous avons vu toutes les associations avant de décider la chose.

M. McKENZIE: Peut-être le ministère pourrait-il me renseigner sur un accord qui

M. GRAHAM.

a été conclu l'année dernière entre les employés et l'administration touchant ce que l'on appelle les bons de fournitures (market ticket) donnés aux familles des employés à différents endroits. J'ai reçu des lettres de gens qui me disent avoir bénéficié de cette faveur l'année dernière, mais qui n'en jouissent pas cette année, et ils voudraient savoir pourquoi. Je me suis laissé dire qu'en faisant avec les employés l'arrangement relatif à cette augmentation, il leur a été retenu une certaine somme, moyennant laquelle cet avantage leur a été accordé.

M. STANFIELD: J'ai eu à me plaindre de la même chose à l'administration des Chemins de fer. J'ai constaté que la difficulté venait de ce que, par suite d'un malentendu, le chef de la voie n'avait pas envoyé les avis voulus. L'affaire cependant a depuis été arrangée.

M. GRAHAM: J'aurais une question à faire au ministre relativement à un crédit voté il y a quelque temps. A propos du pont de Québec, il est bruit que les ateliers ne seront pas construits à Montréal, mais quelque part ailleurs. Ceci date de quelques mois.

M. COCHRANE: L'honorable député veut sans doute parler des ateliers où le pont se construira, et je dois lui dire que rien n'a été changé au choix qu'ils ont fait eux-mêmes de l'emplacement.

M. GRAHAM: Où en est-on rendu avec ces ateliers?

M. COCHRANE: Ils sont en bonne voie d'exécution.

M. GRAHAM: Cependant la rumeur veut que l'on ait songé à les établir ailleurs.

M. COCHRANE: Cette rumeur n'a aucun fondement.

M. GRAHAM: Je suppose que l'on va agir avec toute la célérité possible.

M. COCHRANE: Oui, et en même temps réunir les matériaux pour le pont.

Somme requise pour payer des honoraires aux fonctionnaires ci-dessous mentionnés à l'occasion du congrès international de la chasse au phoque tenu à Washington (D.C.), en mai 1911: sir Joseph Pope, sous-secrétaire d'Etat aux affaires extérieures, \$2,000; James M. Macoun, naturaliste et botaniste adjoint de la division géologique du département des Mines, \$500; H. A. Found, surintendant des Pêcheries, \$500; F. M. Baker, secrétaire de sir Joseph Pope, \$250, en tout, \$3,250.

M. BORDEN: On se souvient d'une très importante conférence tenue à Washington l'année dernière, à la suite de laquelle un traité a été conclu relativement à la chasse du phoque, assurant aux vaisseaux canadiens qui faisaient cette chasse une somme de \$200,000 que les Etats-Unis devaient leur payer pour les indemniser de ce qu'il leur

était interdit, pendant un certain nombre d'années, de chasser le phoque dans la mer de Behring. L'ambassadeur anglais à Washington avait adressé au Gouvernement précédent des lettres très flatteuses touchant les services rendus par sir Joseph Pope et les autres représentants du Canada à cette conférence. C'était, je crois, l'intention du gouvernement précédent de faire voter ces crédits.

M. GRAHAM: Cela me paraît absolument régulier.

M. McKENZIE: Comment se fera la répartition de cette somme?

M. BORDEN: Le gouvernement américain ne nous a pas encore fait parvenir les \$200,000. Nous espérons les recevoir bientôt. Le Gouvernement aura ensuite à faire un examen de la réclamation de chacun des propriétaires de ces vaisseaux qui faisaient la chasse au phoque. Cet argent est payé par les États-Unis à titre d'indemnités. On me dit que les réclamations de nos pêcheurs vont probablement dépasser de beaucoup cette somme, et il sera nécessaire d'examiner ces réclamations afin de voir quelles sont celles qui sont légitimes.

M. SINCLAIR: Si les réclamations dépassent de beaucoup les \$200,000 est-ce que les réclamants seront tenus d'accepter un compromis?

M. BORDEN: Le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait répondre mieux que moi à cette question. Tout ce que je puis dire, c'est que les réclamations produites seront soumises à un examen, et, s'il le faut, à une enquête, dans le but de s'assurer qu'elles sont bien fondées.

Subvention à la société nationale de gymnastique pour couvrir les dépenses des gymnastes canadiens lors de la réunion internationale de Nancy, France, en 1911, \$3,000.

M. BORDEN: L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) avait demandé dans les premiers jours de la session d'accorder cette somme à la société susmentionnée. Si je me souviens bien, il avait été autorisé par le ministère précédent à dire aux jeunes grus qui se proposaient de prendre part au concours international de Nancy que cette somme leur serait fournie. Sur la foi de cette promesse ils ont, si je ne me trompe, passé un billet à la banque qui leur a donné des fonds. Je ne crois pas que le budget ait jamais contenu un crédit à cette fin, et, dans les circonstances, nous avons pensé que ce serait justice de le faire.

Allocation de retraite au sergent d'état-major James Codd, membre du personnel des sous-officiers de S.A.R. le Gouverneur général, \$1,000.

M. BORDEN: Le sergent d'état-major James Codd est depuis longtemps au

service du Gouvernement. Il se retire du service, et il nous a été suggéré par un officier de la maison du Gouverneur général de lui accorder cette somme qu'il dit être raisonnable dans les circonstances.

Accise.—Appointements des fonctionnaires et des inspecteurs de l'accise, etc., et augmentation d'appointements selon le résultat de l'examen de l'accise, \$508,000.

M. CARVELL: Quelle est l'application de cette forte augmentation de \$31,000?

M. NANTEL: Cette augmentation de \$31,000 est due à des appointements qu'il faut payer. Le crédit se compose des augmentations annuelles régulières approuvées par un décret du conseil, augmentation dont le total s'élève à \$17,105. Cela est dû à un changement dans le classement. Le budget de 1911-1912 ne contenait aucun crédit à cette fin. Il y a de plus de nouveaux employés qui ont remplacé ceux qui se sont retirés ou qui sont morts.

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il bien dire au comité s'il a été nommé des employés en sus du nombre ordinaire, et, dans l'affirmative, à quel endroit?

M. NANTEL: J'ai ici une longue liste. Mon honorable ami désire-t-il en prendre connaissance?

M. CARVELL: J'aimerais surtout à savoir si vous avez à Woodstock (N.-B.) un employé de plus?

M. NANTEL: Non; nous n'avons encore nommé personne à cet emploi.

M. CARVELL: Je suis quelque peu surpris de ce que le ministre dit là. Je lui apprendrai, en effet, que la place a été donnée à un M. Clark, homme très estimable, et contre qui je n'ai absolument rien à dire.

M. NANTEL: M. Dibblee est mort, et jusqu'ici il n'a pas été remplacé.

M. CARVELL: N'a-t-il pas été nommé quelqu'un du nom de Clark à l'accise de Woodstock?

M. NANTEL: M. Clark est un agent du service de répression, et il a été nommé provisoirement.

M. CARVELL: Quelle est la nature de ses fonctions?

M. NANTEL: Ses fonctions consistent à détruire les alambics illicites et à réprimer le commerce qui se ferait contrairement à la loi.

M. CARVELL: Le ministre a-t-il jamais entendu dire qu'il y ait eu depuis dix ans un alambic illicite dans la ville de Woodstock?

M. NANTEL: Cet agent a été nommé à la place d'un M. Bowen, que mon prédécesseur avait mis là.

M. CARVELL: M. Bowen demeure à 35 milles de Woodstock.

M. BORDEN: A-t-on entendu parler d'alambics dans le voisinage du lieu où il habite?

M. CARVELL: Je n'en sais rien. Je n'habite pas dans son voisinage, mais à Woodstock. Voici au reste quels sont les faits, et je crois bien faire de les porter à la connaissance du ministre.

M. Dibblee a été nommé percepteur de l'accise peu après la confédération, et il s'est toujours acquitté de ses devoirs à la satisfaction de tout le monde. Il est resté là sous tous les gouvernements qui se sont succédés depuis la confédération. Il y avait à cette époque un certain nombre d'entrepôts où il se percevait des droits sur les spiritueux et sur les tabacs. Ces entrepôts ont été supprimés il y a cinq ou six ans. Jusqu'à il y a trois ou quatre ans, il se payait de fortes sommes sur les tabacs apportés dans ces entrepôts. Depuis deux ou trois ans avant la retraite de M. Dibblee, l'ancien percepteur, il n'y avait plus rien à faire, et c'est à cause de cela que l'administration avait décidé de renvoyer M. Dibblee. Il m'a paru que l'on agissait durement à l'égard d'un homme qui avait, pour ainsi dire, toute sa vie, rendu à l'Etat des services bien peu rétribués.

M. NANTEL: Il est mort.

M. CARVELL: Attendez; je suis en train de raconter à mon honorable ami ce qui s'est passé.

Je me rendis donc auprès de l'ancien ministre et du sous-ministre et nous discutâmes soigneusement l'affaire dans son ensemble. Il fut décidé que, vu ses longs états de service, son âge avancé, la probabilité de sa fin prochaine, il conserverait sa charge sa vie durant, avec l'entente explicite qu'à sa mort on ne lui donnerait pas de successeur. M. Dibblee mourut en juin dernier, et en conformité de l'accord intervenu avec le département, et à l'encontre des sollicitations de quelques amis qui croyaient posséder des titres irrécusables à cette charge, nous refusâmes de faire de nomination et personne ne fut nommé. Or, on vient de nommer à Woodstock un individu qui ne demeure pas à plus de 200 verges de l'habitation qu'occupait M. Dibblee. C'est en vain que le ministre prétend que ce nouveau titulaire remplace un individu congédié dans un autre endroit de la province. On a fait cette nomination à Woodstock, au mépris de l'arrangement intervenu. Le besoin d'un percepteur de l'accise ou quel que soit le nom dont on décore ce titulaire, ne se fait nul-

M. NANTEL.

lement sentir à Woodstock. Il ne s'y trouve pas d'alambics illicites, il n'y en a jamais eu et il est impossible qu'il y en ait à l'avenir. Il n'y a pas de recettes à percevoir et il n'y en aura pas à l'avenir; or, à moins qu'il ne s'agisse de créer un emploi pour un monsieur fort distingué et auquel je n'ai absolument rien à reprocher, mais qui a atteint ses soixante-quinze ans, je ne saurais m'expliquer cette nomination. On semble tout simplement avoir voulu créer une charge au bénéfice d'un ami politique du ministre, aux dépens du pays, et sans aucune nécessité. Pour le moment je n'ai rien à dire contre les révocations; c'est aux nominations inutiles, aux sinécures que j'en veux. Ce titulaire ne remplace nul autre individu que M. Dibblee. Je le demande au ministre: mon exposé de faits est-il exact?

M. NANTEL: M. Dibblee n'a jamais eu de successeur et M. Clarke succède à M. Bowen comme agent de l'accise, à \$300 d'appointements annuels. A ce titre, il est chargé de la répression de la fraude et de la suppression des alambics illicites. Il ne sera peut-être jamais en lieu d'exercer ses fonctions; mais enfin, c'est là le but de sa nomination.

M. CARVELL: Alors si je saisis bien la situation, ses fonctions se bornent à veiller à ce qu'il n'y ait point d'alambics illicites dans cette partie de la province?

M. NANTEL: Précisément.

M. MARCILE (Bagot): Je désire savoir pourquoi M. A. A. Fournier, inspecteur des poids et des mesures, qui avait démissionné, il y a quelques années, a été nommé de nouveau à cette charge, l'automne dernier, pour le district de Saint-Hyacinthe?

M. NANTEL: Il a donné sa démission. On dit qu'il était bien qualifié.

M. MARCILE: Si on avait besoin à Saint-Hyacinthe d'un homme expérimenté, pour quelle raison s'est-il retiré il y a quelques années?

M. NANTEL: Il a donné sa démission parce qu'il refusait, dans le temps, d'aller à Montréal où ses services étaient requis. Il faut croire qu'il a changé d'idée puisqu'il a accepté.

M. MARCILE: N'est-il pas vrai que M. Fournier, au lieu de travailler à Saint-Hyacinthe, travailla dans le district de Sherbrooke?

M. NANTEL: Sherbrooke se trouve dans le district de Saint-Hyacinthe pour les fins de l'accise.

M. MARCILE: Laissez-moi vous dire que la raison véritable, suivant moi, de la nomination de M. Fournier, est qu'il a pris une part très active dans le comté de

Bagot aux dernières élections terminées le 21 septembre. On a voulu ainsi récompenser son dévouement pour mon adversaire, et s'il a été nommé de nouveau assistant, c'est dû au travail ardu qu'il a fait contre moi à la dernière élection. Je n'ai aucun doute qu'il a été recommandé par mon adversaire. Il n'y a pas eu d'autre considération, car ce n'est pas le besoin d'un assistant à Saint-Hyacinthe qui l'a fait nommer, vu qu'à l'heure qu'il est il n'y a absolument rien à faire pour lui dans ce district. On laisse les autres employés à rien faire, afin de donner de l'ouvrage à Fournier.

Je le répète, on n'avait pas besoin de M. Fournier, et ce n'est pas sa compétence qui l'a fait nommer, mais seulement son travail politique dans le district de Saint-Hyacinthe.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre pourrait-il me dire s'il y a eu une enquête de faite dans le cas du notaire Poirier, de Victoriaville?

M. NANTEL: Il y a eu une enquête de faite dans le cas de M. Poirier, percepteur de l'accise, je crois. L'enquête a été faite par M. Napoléon Garceau, de Drummondville. Aucune décision n'a encore été prise dans ce cas.

M. GAUVREAU: N'est-il pas vrai que l'honorable ministre a été obligé de faire faire une seconde enquête?

M. NANTEL: Je dois dire à l'honorable député qu'il est mal informé. Le rapport n'est arrivé que ces jours-ci et nous n'avons encore pris aucune décision sur ce point.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre a-t-il reçu la visite, dernièrement, d'un monsieur Auguste Quesnel, d'Arthabaska, accompagné de M. Gilbert, de fameuse mémoire, apportant une requête couverte de plusieurs signatures, demandant que Poirier ne soit pas destitué?

M. NANTEL: Je n'ai pas rencontré ces messieurs. Je ne les ai pas même vus à mon bureau.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre serait-il assez bon de me dire si, oui ou non, on ne lui a pas présenté une requête signée par plusieurs personnes demandant que Poirier soit maintenu malgré le rapport de l'enquêteur?

M. NANTEL: Cette requête n'est pas venue devant moi. J'ignore s'il y a une requête déposée à mon bureau. Je n'ai même pas encore pris connaissance du rapport.

M. GAUVREAU: Je voudrais savoir du ministre si M. Garceau qui a été nommé enquêteur, est le même que celui qui vient

d'adresser une lettre à la "Gazette d'Arthabaska," dans laquelle il dit:

Eh oui, le 8 courant, j'envoyais à Ottawa ma démission comme commissaire "bourreau, comme vous savez le dire avec tant de délicatesse" afin de juger au meilleur de ma connaissance et conscience les graves questions qui s'agitent à Ottawa. Je l'ai fait même avant d'avoir prononcé un jugement définitif, afin que rien n'influe sur ma décision.

Est-ce que M. Garceau a fait son rapport sans donner de conclusions, comme il le dit dans sa lettre, afin de ne pas préjuger son jugement contre l'administration actuelle?

M. NANTEL: Je vous ai déclaré que je n'avais pas encore pris connaissance du rapport. J'ignore si en réalité il n'y a pas de conclusions dans ce rapport.

M. GAUVREAU: Je demande à l'honorable ministre s'il n'a pas pris connaissance du rapport de M. Garceau depuis qu'il a envoyé sa démission. Ce monsieur recevait comme commissaire enquêteur quinze piastres par jour, plus les frais de voyage. L'honorable ministre est-il prêt à me dire s'il va jeter ce rapport au panier, ou bien s'il va en exécuter les conclusions et à quelle décision il va en arriver?

M. NANTEL: J'ai l'intention de prendre communication de ce rapport, et j'agirai ensuite au meilleur de ma connaissance.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre a-t-il fait faire tellement d'enquêtes qu'il n'a pas eu le temps encore de prendre connaissance des rapports qui lui ont été adressés?

M. NANTEL: C'est le seul rapport que j'ai eu de M. Garceau.

M. DEMERS: L'honorable ministre sait-il que M. Garceau a donné sa démission comme commissaire enquêteur?

M. NANTEL: M. Garceau a écrit une lettre dans laquelle il déclare qu'il donne sa démission.

M. DEMERS: Est-ce qu'il donne la raison de sa démission?

M. NANTEL: Non, je ne crois pas qu'il donne de raisons spéciales. Il a envoyé une lettre par laquelle il démissionne comme commissaire.

M. DEMERS: Est-ce que M. Garceau a adressé sa lettre au département ou au ministre?

M. NANTEL: Je crois que la lettre a été adressée à moi personnellement ou en ma qualité de ministre.

M. DEMERS: Il n'y a aucune raison d'alléguée?

M. NANTEL: Je ne crois pas qu'il ait donné de raisons.

M. CHISHOLM (Inverness): J'ai appris la révocation d'un M. McIsaac, agent de l'accise à Port-Hood, dans mon comté.

M. NANTEL: Il n'y a pas eu de révocation de ce genre dans mon département.

M. CHISHOLM (Inverness): Y a-t-il un employé de ce nom au département?

M. NANTEL: On me dit qu'il n'y en a pas.

M. TOBIN: Le ministre a-t-il étudié les faits se rattachant à la révocation de M. Desmarais, sous-inspecteur des poids et mesures, pour le district de Saint-Hyacinthe? M. Desmarais a reçu du département la lettre suivante:

Ottawa, 18 janvier 1912.

Monsieur A. Desmarais,
Sous-inspecteur suppléant des poids et mesures,

Bromptonville (Québec).

Cher monsieur,— L'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur me charge de vous donner avis qu'on vous a accusé d'ingérence politique au cours de la dernière campagne électorale.

En conséquence, il ne vous reste qu'à donner votre démission ou à faire valoir les raisons qui, à votre avis militent contre votre révocation.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. J. GERALD,
Sous-ministre.

M. Desmarais, paraît-il, a répondu à cette lettre qu'il ne s'était nullement immiscé dans la dernière lutte.

Je ne prétends pas qu'il n'est pas libéral, je ne sais pour qui il a voté à la dernière élection, mais il y a dans cette région certaines personnes qui ont écrit au ministre, et je crois qu'un M. Lemaire qui a quelque influence dans cette Chambre a essayé de faire révoquer M. Desmarais. Bien que M. Desmarais ait reçu cette lettre en janvier dernier, il ne sait pas encore si on doit le conserver en fonctions. Il est marié, père de sept enfants et je crois qu'il a fait son travail à la satisfaction du département. Aussi je demanderai au ministre quelle décision il a prise. J'ai entendu dire qu'un M. Garceau avait été chargé de faire une enquête dans cette localité, mais qu'il avait démissionné, à cause de certaines divergences avec le gouvernement sur la question de l'annexion du Keewatin au Manitoba. Je voudrais savoir si le ministre a l'intention d'ordonner une enquête dans ce cas et s'il va maintenir M. Desmarais au service.

M. NANTEL: Une accusation a été portée contre M. Desmarais par le candidat conservateur, M. D. Hayes, et, nous appuyant sur cette accusation, nous avons envoyé à M. Desmarais l'avis qui a été lu.

M. DEMERS.

Depuis lors, M. Desmarais, est parti pour Montréal et je n'ai pas entendu parler de lui. Nous avons appris qu'il travaillait pour une maison de Montréal et nous n'avons pas fait d'enquête ni de révocation.

M. TOBIN: Je crois que le renseignement du ministre est inexact. M. Desmarais est toujours à Bromptonville, cherchant à se procurer une autre position. Comme il a une nombreuse famille il a probablement été à Montréal en quête d'ouvrage, car il a plusieurs parents qui vivent dans cette ville. Le ministre a-t-il reçu quelques demandes pour avoir cette situation, spécialement de M. Lemaire, de Windsor-Mills?

M. NANTEL: L'inspecteur de St-Hyacinthe m'a appris que depuis le mois de décembre dernier, M. Desmarais n'avait pas travaillé pour nous et qu'il était à Montréal occupé dans une société. Je ne crois pas que nous ayons reçu de demande pour la position de M. Desmarais.

M. TOBIN: Le ministre n'a-t-il pas reçu de certains membres de la Chambre des recommandations en faveur de M. Lemire?

M. NANTEL: Je n'ai connaissance d'aucune.

M. TOBIN: Je voudrais que le ministre s'en assure, parce que des députés m'ont dit qu'ils lui avaient envoyé des recommandations.

M. NANTEL: Je n'ai connaissance d'aucune de ces lettres. Si j'en trouve une je la communiquerai à mon honorable ami.

M. TOBIN: J'ai entendu le ministre dire qu'il avait été informé par l'inspecteur en chef de Saint-Hyacinthe que M. Desmarais n'avait pas travaillé depuis décembre. Je suppose qu'il sait que ces inspecteurs ne font pas l'inspection des poids et des mesures pendant les mois d'hiver, mais qu'ils reçoivent néanmoins leur salaire. Je crois que M. Desmarais a été sous-inspecteur à Sherbrooke car il y a là une fabrique de balances de la Fairbanks Scale Company et il y a été appelé assez souvent pour aider l'inspecteur. Quant à savoir si M. Desmarais est employé à Montréal, je puis donner l'assurance au ministre qu'il n'est engagé avec aucune maison, mais qu'il va là de temps en temps pour essayer de trouver un emploi dans le cas où il serait décapité par le Gouvernement.

M. NANTEL: M. Desmarais a quitté son poste sans autorisation de son chef et il a été à Montréal depuis.

M. TOBIN: Est-il destitué actuellement?

M. NANTEL: Non, il ne l'est pas. Mais il le sera probablement, s'il reste à Montréal.

M. TOBIN: J'espère que le ministre ne destituera pas M. Desmarais sans enquête.

ou sans agir comme il l'a fait dans d'autres cas, en lui donnant un avis de quelques mois. Le fera-t-il?

M. NANTEL: Nous jugerons son cas du mieux que nous pourrons, de façon à être juste envers lui comme il l'a été envers le département, je suppose.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre veut-il avoir l'obligeance de dire quelles sont ses intentions au sujet des démissions? Accordera-t-il une enquête quand une accusation d'avoir pris part à la politique sera portée.

M. NANTEL: Chaque cas sera traité selon son mérite, et nous tâcherons d'être justes envers nos employés.

M. TOBIN: Je voudrais que le ministre me dise s'il me montrera la correspondance si je passe au département?

M. NANTEL: Certainement.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je demande à l'honorable ministre s'il accordera oui ou non une enquête quand une accusation d'avoir pris part activement à la politique sera portée contre un inspecteur?

M. NANTEL: Si un député déclare qu'il sait pertinemment qu'un employé a pris part activement à la politique, nous le congédierons probablement sans autre enquête.

M. CHISHOLM (Antigonish): C'est parfaitement juste et satisfaisant de cette façon; mais si le député élu me porte pas d'accusation y aura-t-il une enquête.

M. NANTEL: S'il n'y a pas d'accusation il n'y aura pas d'enquête.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ce n'est pas ce que je veux dire. Quand l'accusation sera portée par le candidat battu ou par quelqu'un qui a le patronage du comté, accordera-t-il une enquête ou acceptera-t-il la parole de la personne qui n'est pas député?

M. NANTEL: Chaque cas sera traité selon son mérite.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je sais que chaque cas sera traité selon son mérite, mais ce que je veux savoir, c'est comment vous allez établir le mérite. Quand l'accusation sera portée, non par le député élu, mais par quelqu'un d'autre qui a le patronage du comté, accepterez-vous la déclaration de cette personne ou accorderez-vous une enquête?

M. NANTEL: Si l'accusation est portée par le député, d'après sa connaissance personnelle, nous l'accepterons. Si c'est par le candidat battu et s'il donne des faits suffisants et des preuves, des affidavits, etc., pour me convaincre qu'il y a raison d'agir

et de destituer, je le ferai, et chaque cas sera traité selon son mérite.

M. CHISHOLM (Antigonish): Cela paraît très juste. Je comprends que si le candidat battu porte l'accusation et s'il a des affidavits à l'appui, le ministre destituera, mais ne semble-t-il pas qu'il serait juste de donner à l'employé accusé une occasion de répondre à ces affidavits? L'honorable ministre est d'avis que la déclaration du candidat battu n'est pas suffisante si elle n'est pas appuyée par un affidavit. Donnera-t-il à l'employé la facilité de répondre à l'affidavit, s'il écrit disant qu'il est prêt à faire un affidavit que le renseignement n'est pas exact?

M. NANTEL: Cela dépendra des circonstances de chaque cas.

M. SINCLAIR: Je voudrais appeler l'attention du ministre sur la forme de cette lettre.

J'ai reçu l'ordre de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur de vous prévenir qu'une accusation a été portée contre vous pour avoir agi comme partisan politique durant les dernières élections générales. Par suite de cette accusation vous êtes invité à envoyer votre démission.

C'est une façon extraordinaire d'écrire à un employé. Le simple fait qu'une personne a porté un accusation contre lui est un motif suffisant pour que le ministre l'invite à donner sa démission?

M. NANTEL: Avez-vous lu toute la lettre?

M. SINCLAIR (Lisant):

...à envoyer votre démission ou à exposer les raisons qui militent contre votre révocation.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. SINCLAIR: L'employé est invité à répondre à une accusation dont il n'est pas informé, il est invité à prouver une négation. On ne lui dit pas le nom de l'homme qui porte l'accusation; on ne lui donne pas les détails de l'accusation.

M. NANTEL: Après avoir reçu un tel avis, quelques-uns ont admis les faits et ont démissionné.

M. SINCLAIR: Il n'y a pas de faits indiqués dans cette lettre. Vous demandez à un homme sa démission et d'exposer ses raisons tendant à ce qu'il ne soit pas destitué et vous n'exposez pas vos raisons tendant à expliquer pourquoi il serait destitué.

Telle est la situation. Maintenant je désire sérieusement porter cette question à l'attention du premier ministre, parce que ce n'est pas seulement dans le département de mon honorable ami que ces choses arrivent. Dans mon comté, des employés du ministre de la Marine et des Pêcheries ont

été destitués sans enquête, ils ont simplement reçu un avis disant que leurs services n'étaient plus nécessaires à l'avenir, et c'étaient des hommes à qui il n'était pas possible, selon moi, d'adresser un reproche.

A Charlot's-Cove, dans le comté de Guysborough, M. Stephen Richard a été sommairement destitué et un autre homme a été mis à sa place. Quand j'ai porté la chose à la connaissance du département, on a dit qu'il y aurait une enquête, mais on n'en a fait aucune jusqu'à maintenant et en attendant, cet homme a perdu son emploi et un autre le remplace. Dans le département des Postes, il y a aussi des démissions sans qu'une enquête soit faite. Le ministre des Douanes nous a dit que dans tous les cas, spécialement quand l'accusation serait portée par un candidat battu il avait pour système d'accorder une enquête. Si l'employé est compétent pour remplir sa place, on devrait le traiter équitablement et je crois que le premier ministre est désireux de traiter avec équité tous les employés d'un département administratif. Ce n'est certainement pas juste de traiter un employé de cette façon. Quant à la lettre adressée à M. Desmarais, c'est une autre affaire,

M. NANTEL: A-t-il été destitué?

M. SINCLAIR: Dans la lettre qui lui a été envoyée, il est désigné comme aide-inspecteur temporaire des poids et mesures à Bromptonville, province de Québec.

M. NANTEL: Il n'a pas été destitué.

M. SINCLAIR: Je suppose qu'il était employé à la date où cette lettre a été écrite, le 16 janvier 1912. Je ferai observer à l'honorable premier ministre que différents départements envoient des lettres comme celle-là à des employés auxquels on demande de donner leur démission ou d'établir qu'ils n'ont rien fait pour motiver leur renvoi.

M. TOBIN: Quand M. Desmarais a reçu la lettre en question, il me l'a communiquée et je suis allé voir le ministre. Il m'a reçu très poliment et a cherché à se renseigner sur la nature de la plainte, mais il n'a pas paru disposé à vouloir me donner des renseignements. Depuis ce jour, M. Desmarais qui est âgé de 40 et quelques années, et père d'une nombreuse famille, mais qui est loin d'être riche, se demande tous les jours s'il va être destitué ou non.

Le sous-ministre connaît M. Desmarais et le considère comme un excellent fonctionnaire; c'est ce qu'il m'a dit au cours d'une conversation, l'automne dernier, quand j'ai fait des démarches pour lui obtenir une augmentation de salaire. Le sous-ministre a proposé l'augmentation et il était bien aise de le faire, je dois le dire à sa louange. Il déclara que M. Des-

M. SINCLAIR.

marais était un excellent fonctionnaire et remplissait ses fonctions à la satisfaction du département. Si le ministre décide de maintenir M. Desmarais dans ses fonctions, je ne doute pas qu'avec l'excédent considérable que nous avons cette année il augmentera son salaire de même que celui des autres fonctionnaires de son département.

M. LAPOINTE (Kamouraska) (texte): L'honorable ministre pourrait-il me dire s'il a nommé M. Pantaléon Courcy, agent de l'accise à Saint-Pacôme-de-Kamouraska, et depuis quelle date?

M. NANTEL: Il y a une question inscrite à l'ordre du jour, et je donnerai la réponse alors.

M. LAPOINTE: Je demande maintenant d'autres renseignements que ceux indiqués dans cette interpellation et j'ai droit de les avoir.

M. NANTEL: Vous les aurez.

M. LAPOINTE: Quel est le salaire accordé à M. Courcy?

M. NANTEL: \$300 par année.

M. LAPOINTE: A quelle date a-t-il été nommé?

M. NANTEL: Le 5 mars courant.

M. LAPOINTE: L'honorable ministre pourrait-il nous dire quels sont les devoirs qu'il a assignés à M. Courcy?

M. NANTEL: M. Courcy fait la police et voit s'il n'y a pas d'alambics clandestins. Il voit aussi à protéger le revenu contre les fraudes faites au préjudice du département. Il est aussi chargé de l'exécution de la loi concernant la falsification des produits alimentaires. Il doit recueillir les échantillons et les envoyer pour être analysés.

M. LAPOINTE: Qui a proposé cette nomination?

M. NANTEL: De mémoire, je ne puis pas le dire, mais je pourrai donner ce renseignement plus tard, si on l'exige.

M. LAPOINTE: Eh bien, monsieur le président, je comprends que l'honorable ministre n'est pas beaucoup au courant des circonstances et des faits qui se sont passés dans le comté de Kamouraska. Je puis lui dire, en premier lieu, qu'il n'y a aucune nécessité quelconque d'avoir un agent de l'accise à Saint-Pacôme; et en second lieu, s'il y en avait besoin d'un, M. Courcy ne serait certainement pas qualifié pour occuper cet emploi. C'est peut-être un bon garçon, qui connaît probablement bien son métier de cordonnier, mais je suis certain qu'il n'a aucune capacité pour les fonctions d'agent de l'accise. Son seul titre est d'avoir toujours été un bon

cabaleur conservateur, dans la paroisse de Saint-Pacôme. Je le répète, il n'a jamais en aucune connaissance quelconque des affaires du département du Revenu, qu'on lui a confiées. Je suis convaincu qu'il n'aura rien du tout à faire si ce n'est de retirer un salaire comme cabaleur conservateur dans le comté. Je proteste contre une telle nomination.

M. NANTEL: Est-ce que M. Lizotte n'était pas lui-même agent de l'accise depuis le 1er novembre 1898, remplissant ces mêmes fonctions avec un salaire de \$300 par année, lequel n'a jamais fait de rapport pendant tout le temps qu'il a été à cet emploi?

M. LAPOINTE: Je dirai d'abord que M. Lizotte a été nommé hors de ma connaissance, et qu'il l'était lorsque j'ai été élu comme député de Kamouraska. Le fait qu'il n'a jamais fait de rapport, comme l'honorable ministre vient de le dire, prouve qu'il n'avait rien à faire, et dès lors je ne vois pas pourquoi on en a nommé un autre. Mais puisque le ministre m'apprend que c'était Lizotte avant Courcy, je voudrais bien savoir si Lizotte a démissionné ou s'il a été destitué, et quelles sont les circonstances qui ont justifié ce changement d'agent à cet endroit?

M. NANTEL: Il a été destitué parce qu'il ne faisait rien et qu'il n'envoyait pas même de rapport.

M. LAPOINTE: Avez-vous fait une enquête?

M. NANTEL: Non, c'est parce qu'il ne faisait même pas de rapport. Il n'envoyait pas même une constatation qu'il ne faisait rien.

M. LAPOINTE: Et l'honorable ministre s'est empressé d'en nommer un autre pour continuer à ne rien faire?

M. NANTEL: Non, nous avons l'espoir que celui-ci fera quelque chose.

M. LAPOINTE: Quelle est l'étendue du territoire que couvre son travail?

M. SEVIGNY: Tout le district.

M. LAPOINTE: L'honorable député de Dorchester paraît mieux connaître ce territoire que l'honorable ministre.

En définitive, monsieur le président, je crois que nous avons l'admission tacite du ministre qu'il s'agit simplement de faire gagner un salaire à un organisateur conservateur du comté de Kamouraska, en lui accordant un emploi qui n'est d'aucune utilité, de l'aveu même du ministre, puisqu'il nous a dit que son prédécesseur n'avait rien à faire, et que c'est à cause de cela qu'il en a nommé un autre à sa place.

M. LEMIEUX: Je désire m'informer du ministre si M. J. F. Thérien, de Nicolet, a été destitué, pour quelle raison et à la demande de qui?

M. NANTEL: J. F. Thérien a été destitué le 6 février 1912, sur accusation d'ingérence dans la politique.

M. LEMIEUX: A la demande de qui?

M. NANTEL: A la demande du député, M. Lamarche.

M. LEMIEUX: M. Lamarche a donc le patronage du comté?

M. NANTEL: Oui. Il a déclaré que ce monsieur était un partisan outré, que pendant ses assemblées il l'insultait.

M. LEMIEUX: Par qui a-t-il été remplacé?

M. NANTEL: Il a été remplacé par M. Fortunat Boisvert.

M. LEMIEUX: De quel endroit?

M. NANTEL: Du même endroit, je crois.

M. LEMIEUX: Est-ce que M. Lamarche va continuer d'avoir le patronage du comté de Nicolet?

M. NANTEL: Oui, je ne vois pas pourquoi il ne l'aurait pas. Il n'a pas eu l'occasion de le demander, mais j'ai l'intention de le lui continuer.

M. DEMERS: L'honorable ministre veut-il dire à la Chambre s'il y a plusieurs agents de l'accise qui sont dans le cas de celui de Saint-Pacôme, recevant \$300 par année pour ne rien faire?

M. NANTEL: Il y a une longue liste d'agents de l'accise recevant des salaires variant de \$200 à \$300 et \$400 par année, suivant l'étendue de leur district. Ils font rapport au département et rendent des services. Ils sont chargés de voir aux produits frelatés, et pour cela ils prennent des échantillons qui sont soumis aux analystes.

M. DEMERS: Est-ce qu'il y en a plusieurs à \$300?

M. NANTEL: Il y en a quelques-uns.

M. DEMERS: Font-ils des rapports annuels ou mensuels?

M. NANTEL: De temps à autre, surtout lorsqu'ils font des saisies.

M. DEMERS: Sont-ils obligés de faire rapport mensuellement ou annuellement? S'ils ne sont pas obligés de faire de rapport, Lizotte n'a donc pas violé la règle du département en n'en faisant pas, puisqu'il n'avait rien à dire.

M. NANTEL: Je suis informé qu'on ne demande pas de rapports annuels.

M. DEMERS: De sorte que Lizotte était excusable de ne pas faire de rapport.

M. NANTEL: Il y a des agents qui ne se donnent pas grand'peine et d'autres qui sont plus consciencieux.

M. CARVELL: Ce crédit pourvoit-il au paiement de nouveaux agents ou seulement aux augmentations de salaire dépendant du résultat de l'examen de l'accise? Dans ce dernier cas, cela représenterait une augmentation considérable. Et même dans ce cas, ce crédit comprend-il tous les agents ou seulement ceux des grands centres? Enfin d'après quel plan, si plan il y a, ces augmentations sont-elles accordées?

M. NANTEL: Ce crédit comprend tous les agents permanents du ministère pour le Dominion.

M. CARVELL: Ne pourvoit-il pas au paiement de nouveaux agents?

M. NANTEL: C'est le même nombre que d'ordinaire. Il y a cinq ou six nouvelles nominations chaque année.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il accordé des augmentations dans le service extérieur de son ministère?

M. NANTEL: Les employés ont leurs augmentations annuelles. Ces augmentations sont de \$150 ou moins, la proportion en est fixée par la loi du service civil.

M. McKENZIE: Je préciserai en demandant au ministre s'il relève cette année les appointements de l'unique fonctionnaire qu'il compte à Sydney, M. Donald, si je ne me trompe.

M. NANTEL: Il ne lui est pas accordé d'augmentation spéciale. D'ailleurs, les règlements ne prescrivent pas d'augmentation à l'égard des employés de sa classe.

M. McKENZIE: Quels sont ses appointements?

M. NANTEL: Ils sont de \$900.

M. McKENZIE: Le ministre ne pense-t-il pas que c'est rétribuer bien maigrement un homme qui consacre tout son temps au service du ministère? N'est-ce pas un salaire insuffisant pour quiconque a une famille. . .

M. NANTEL: Ce sont les appointements des employés de sa classe.

M. McKENZIE: Je tiens à faire remarquer tout particulièrement au ministre que dans une ville comme Sydney, où la cherté de la vie est grande, plus grande qu'à Ottawa, on devrait augmenter les appointements d'un employé comme celui-là. On ne devrait pas lui payer moins de \$1,200. Si le ministre songe que cet employé très capable lui consacre tout son temps, il com-

M. NANTEL.

viendra que ses appointements actuels sont tout à fait insuffisants.

M. NANTEL: Il n'a perçu que \$6,834.

M. McKENZIE: Mais cela prend tout son temps; il ne peut pas s'occuper d'autre chose. Je prie le ministre de vouloir bien étudier ce cas particulier.

M. LALOR: Quelle est sa politique?

M. McKENZIE: Il n'en a pas.

M. LAPOINTE: Le ministre peut-il nous dire s'il a d'autres officiers de son département dans le comté de Kamouraska?

M. NANTEL: Je n'en vois pas d'autres.

M. BOIVIN: Le ministre compte-t-il parmi les employés de son département un nommé C. B. Vanantwerp, de Frelingsburg?

M. NANTEL: Oui.

M. BOIVIN: Quand a-t-il été nommé? Quels sont ses appointements? Quelle est la nature de ses services, et qui est-ce qui a recommandé sa nomination?

M. NANTEL: Je ne sais qui a recommandé cet homme, mais ses appointements sont de \$600. Il remplace un employé décédé.

M. BOIVIN: Depuis quand est-il nommé?

M. NANTEL: Depuis deux ou trois mois.

Frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., \$100,000.

M. CARVELL: Comment le ministre explique-t-il l'augmentation vraiment considérable de \$8,000 qu'accuse ce chef de dépense? Si je l'ai bien compris, le nombre des fonctionnaires reste le même.

M. NANTEL: En 1911, la dépense a atteint le chiffre de \$99,620, et elle s'accroîtra sensiblement au cours du prochain exercice. Nous comptons sur une augmentation considérable du revenu, et ceci nous oblige d'accroître le chiffre de la dépense.

Estampilles pour les tabacs importés et les tabacs canadiens, \$93,000.

M. DEMERS: Est-ce que ce montant est employé pour les timbres qui sont vendus pour le tabac?

M. NANTEL: Non, ces timbres ne sont pas vendus; ils sont mis sur le tabac, et plus la consommation augmente, plus il y a de timbres utilisés, plus aussi le revenu augmente en conséquence.

M. DEMERS: Ces timbres sont-ils imprimés en anglais et en français?

M. NANTEL: Ils sont imprimés en anglais.

M. DEMERS: Est-ce l'intention du ministre de les faire imprimer en anglais et en français?

M. NANTEL: Je n'y pas encore songé.

M. DEMERS: Le ministre peut-il nous dire quelle est la quantité de tabac importée dans le pays pour la fabrication?

M. NANTEL: 16 millions de livres.

M. DEMERS: Peut-il nous dire quelle est la quantité de tabac canadien employé dans la fabrication?

M. NANTEL: Je suis informé qu'il n'y a pas de distinction entre les deux. Ce serait un travail assez difficile à faire.

M. DEMERS: Quelle est la quantité totale?

M. NANTEL: Plus de 18 millions de livres.

M. DEMERS: A propos de l'impression des timbres de l'accise, je crois savoir qu'un marché nouveau vient d'être passé par le Gouvernement.

M. NANTEL: Le marché a été passé par le ministre des Finances.

M. DEMERS: Si je suis bien informé, on a passé un marché qui ne serait pas encore exécuté. Est-ce que ce ne serait pas l'intention du ministre de faire imprimer ces timbres en anglais et en français?

M. NANTEL: C'est une suggestion; je songerai à la chose.

M. BOYER: Est-ce que ces timbres contiennent des indications quelconques pouvant être utiles aux cultivateurs?

M. NANTEL: Ce sont des timbres qui sont en vigueur depuis un grand nombre d'années; il n'y a pas eu de changement.

M. BOYER: Il n'y a pas d'explication aucune?

M. NANTEL: Il n'y a rien de nouveau, ce sont les mêmes formules que l'ancien Gouvernement a jugé à propos de conserver.

Pour rétribuer les percepteurs de la douane des droits perçus par eux, \$10,000.

M. CARVELL: Le ministre nous dira-t-il quel est le nombre de douaniers qui sont aussi percepteurs intérimaires de l'accise? Il me semble que, en plusieurs cas, il serait opportun de se dispenser des services d'employés comme ceux de Brockville dont j'ai parlé et de faire retirer ces petites sommes par les douaniers. Au point de vue pratique, ce serait une forte économie. Dans les grandes villes, ces percepteurs sont nécessaires, mais je crois pouvoir dire que les neuf dixièmes du demi-million perçu, ont été perçus dans les fabriques, surtout dans les fabriques de tabac et les distilleries.

M. NANTEL: En plusieurs endroits où la recette est faible, ce sont les douaniers qui font le travail.

Poids et mesures.—Appointments des fonctionnaires, inspecteurs, sous-inspecteurs des poids et mesures, \$85,000.

M. CARVELL: Retire-t-on une redevance pour l'inspection des compteurs d'électricité ou est-ce le département qui fait tout ce travail? Y a-t-il eu une grande diminution de la redevance?

M. NANTEL: Il y a eu une forte diminution.

M. CHISHOLM (Inverness): A-t-on nommé dernièrement un employé de la division des poids et mesures dans le comté d'Inverness?

M. NANTEL: M. Campbell a été nommé provisoirement pour remplacer M. Lawrence qui est malade et incapable de faire aucun travail.

M. CHISHOLM (Inverness): Je savais que sa santé n'était pas très bonne, mais je croyais qu'elle s'améliorait.

M. NANTEL: Il n'a pas été congédié, mais il est trop malade pour travailler.

M. CHISHOLM (Inverness): J'ai beaucoup de sympathie pour M. Lawrence et j'espère qu'il sera bientôt en état de reprendre ses fonctions. Sinon, j'ai confiance qu'on trouvera un moyen de lui venir en aide, par une pension de retraite ou autrement. C'était un excellent fonctionnaire; malheureusement, la santé lui a fait défaut et il n'a rien pour vivre le reste de ses jours.

M. NANTEL: Il n'y a pas d'accusation contre lui. Il est malade et nous avons été obligés d'envoyer un remplaçant. M. Campbell n'est nommé que provisoirement.

M. BORDEN: Si je comprends bien, cet emploi sera supprimé dès que cette division du Cap-Breton fera partie de la division de Pictou. Nous ne nous proposons pas de remplacer M. Lawrence, lorsqu'il cessera d'exercer ses fonctions.

M. P. J. A. CARDIN (Richelieu) (texte): L'honorable ministre peut-il me dire quel est l'officier chargé actuellement de l'inspection des poids et mesures dans le comté de Richelieu?

M. NANTEL: Voici les noms des officiers du district de St-Hyacinthe dans lequel se trouve le comté de Richelieu: J. B. Morin, à St-Hyacinthe; Thomlison et Deserres. Ce sont les officiers qui ont le contrôle du district de St-Hyacinthe.

M. BOYER: Si je comprends bien, le département a un certain nombre d'inspecteurs chargés de vérifier les compteurs électriques appartenant soit aux particuliers, soit aux compagnies. Je voudrais savoir si le département, sur demande du public, fournit ses inspecteurs moyennant rémunération, ou s'ils sont envoyés sans faire en-

courir de frais aux compagnies ou au public?

M. NANTEL: Les particuliers sont obligés de payer un honoraire au département, et cet honoraire ne va pas aux officiers, mais à la couronne, car les officiers ont un salaire fixe.

M. BOYER: Supposons le cas d'une ville comme Rigaud, où nous avons une compagnie électrique qui fournit les compteurs aux souscripteurs; à un moment donné, un souscripteur veut se rendre compte de l'exactitude du compteur de la compagnie; et s'adresse au département pour avoir un inspecteur. Dans ce cas-là, qui doit payer les frais d'inspection? Est-ce la compagnie ou le souscripteur?

M. NANTEL: Le département envoie un officier qui reçoit l'honoraire régulier. Il n'y a pas d'autre charge; les frais de voyage sont supportés par l'Etat.

M. LEMIEUX: A propos de cet item pour les poids et mesures, est-ce que l'honorable ministre va continuer la propagande qui a été commencée par son département il y a quelques années, pour répandre la connaissance du système métrique? Je me rappelle que sous le Gouvernement précédent, ses prédécesseurs dans son département faisaient distribuer des mesures métriques dans les maisons d'éducation, afin de répandre la connaissance de ce système.

M. NANTEL: Oui, il y a quelque chose pour cela dans cet item.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre se propose donc de continuer cette propagande?

M. NANTEL: Oui.

M. McKENZIE: Je demanderai au ministre s'il a des inspecteurs de compteurs électriques dans la Nouvelle-Ecosse?

M. NANTEL: Oui.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il me dire si ces inspecteurs sont jamais venus dans le comté de Cap-Breton?

M. NANTEL: L'inspection dans ce district est faite par l'inspecteur d'Halifax.

M. McKENZIE: Je dirai au ministre que cet inspecteur, quel qu'il soit, ne travaille pas beaucoup; nous ne le voyons jamais.

M. NANTEL: Il n'est tenu de faire l'inspection des compteurs que tous les cinq ans.

M. McKENZIE: Le ministre ne croit-il pas que cette inspection devrait se faire plus souvent? Il y a des plaintes considérables que les compteurs sont en désordre, qu'ils ne marquent pas bien, et que les gens paient trop d'argent.

M. BOYER.

M. NANTEL: L'inspecteur est obligé d'aller s'enquérir chaque fois qu'il y a des plaintes.

M. McKENZIE: Il y a des milliers de personnes qui sont ignorantes de cela. Ils ne savent pas où s'adresser pour porter leurs plaintes. Le ministre peut-il me donner le nom de l'inspecteur d'Halifax?

M. NANTEL: John Tole.

M. CARVELL: Si mon honorable ami a raison de se plaindre parce que l'inspecteur de la Nouvelle-Ecosse ne va pas assez souvent dans ses parages, je crois que s'il avait affaire à une compagnie électrique du Nouveau-Brunswick, il se plaindrait plutôt parce que l'inspecteur passe trop souvent.

M. STANFIELD: Dans Truro, nous avons donné beaucoup de besogne à l'inspecteur depuis un an ou deux.

M. CARVELL: Quelle est la raison de l'augmentation énorme de ce crédit pour loyer, combustible, dépenses de voyages, etc., de ces inspecteurs? Il me semble que c'est une augmentation extraordinaire que de voir sauter le chiffre de \$5,000 à \$33,000.

M. BORDEN: Il doit y avoir une faute d'impression.

M. NANTEL: Oui, c'est une faute d'impression.

M. BOIVIN: Quel est le chiffre exact alors, si c'est une faute d'impression?

M. BORDEN: Dans la première colonne le chiffre devrait être \$28,000; l'augmentation est de \$5,000.

M. McKENZIE: Je crois que le ministre pense que je badine, mais je ne badine pas. Je veux savoir s'il y a un inspecteur dans la Nouvelle-Ecosse? Parce que j'ai des plaintes à faire entendre de la part de trois villes importantes, de la part de Sydney, North-Sydney et Sydney-Mines, qui ont été négligées entièrement par cet inspecteur.

M. BORDEN: Je n'ai pas examiné la loi mais les chefs du département me disent que l'inspecteur se nomme John Toale, et qu'il demeure à Halifax. La loi ne l'oblige qu'à faire une inspection tous les cinq ans, mais elle dit aussi que si une personne se plaint et désire avoir une inspection il peut faire demander l'inspecteur en tout temps. Il est possible, ainsi que l'a dit mon honorable ami, que cette disposition de la loi ne soit pas généralement connue, mais ce n'en est pas moins la loi. Elle doit être connue au moins dans quelques parties du comté. S'il est possible de faire quelque

chose pour qu'elle devienne plus connue, le ministre est tout disposé à le faire.

M. CARVELL: A moins que les habitants de North-Sydney ne fassent aucun progrès dans l'électricité, l'inspecteur ne peut pas faire son devoir s'il n'y va pas au moins une ou deux fois par année. Bien que la loi n'oblige à faire l'inspection des compteurs que tous les cinq ans, il est impossible qu'on n'achète pas de temps à autre de nouveaux compteurs, qui doivent être inspectés avant d'être mis en service. Je ne puis pas comprendre que l'inspecteur ne trouve pas nécessaire d'aller au moins tous les deux ou trois mois dans une localité comme Sydney.

M. BORDEN: Il est possible qu'il y aille.

M. NANTEL: Nous allons prendre note de la plainte de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) et faire l'enquête nécessaire.

M. CARROLL: Je crois que la loi devrait être modifiée de façon à obliger l'inspecteur à faire l'inspection des compteurs plus souvent que tous les cinq ans. A Glace-Bay, le service d'électricité est fait par la ville, et nous trouvons que les compteurs se dérangent à peu près une fois par année. Je ne connais rien au sujet de l'inspecteur, mais je crois que les inspections y devraient être plus fréquentes.

M. McKENZIE: Si l'on veut que l'inspecteur soit de quelque utilité, il faudra qu'il vienne plus souvent que tous les cinq ans.

1re LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill (n° 174) présenté par M. Blain, pour faire droit à Keitha Seeley.

Bill (n° 175) présenté par M. Blain, pour faire droit à David George Davidson.

Bill (n° 176) présenté par M. Blain, pour réunir et modifier les lois relatives à la Dominion Gresham Casualty Co.

Bill (n° 177) présenté par M. Tobin, pour autoriser la Capital Trust Corporation Limited.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. BORDEN propose de lever la séance.

—En proposant que la séance soit levée, je voudrais dissiper une opinion qui semble prévaloir parmi quelques membres de la Chambre relativement à une séance samedi prochain. La Chambre ne siégera pas samedi prochain. On a proposé d'abord de siéger le samedi, mais en raison de certaines convenances on a décidé de motifier la question en omettant ce jour, de sorte qu'il n'y aura pas de séance le samedi sans

190

qu'une autre motion soit présentée à cet effet à la Chambre.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure et sept minutes vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 22 mars 1912.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze et onze du matin.

LA COMPAGNIE DE CHAUFFAGE ET D'ECLAIRAGE "DIAMOND".

M. MIDDLEBRO dépose le 2e rapport du comité des ordres permanents et en propose l'adoption...

M. CARVELL: Je tiens à protester contre l'adoption de ce rapport. Peut-être vaudrait-il mieux que j'établisse en quelques mots les circonstances qui ont précédé et accompagné ce rapport. Nous recevions hier après-midi un avis nous annonçant qu'il y aurait une réunion du comité des comptes publics à dix heures et quart ce matin. Quelques membres se sont rendus à cette invitation mais pas en assez grand nombre pour former un quorum. Le whip conservateur s'est adressé à moi et m'a demandé si je ne consentirais pas à déclarer qu'il y avait quorum, puisque tout ce dont il s'agissait, c'était de proposer le dépôt de certains documents. J'ai répondu dans l'affirmative et nous avons procédé à l'expédition de la besogne. On voulait interroger quelques témoins au sujet de certains états intéressant la compagnie d'éclairage et de chauffage Diamond. J'étais prêt à consentir à ce qu'on interrogeât deux témoins—ou plutôt, je n'ai fait qu'appuyer une proposition à cet effet. On proposa alors de soumettre à l'étude du comité tous les rapports annuels préparés par l'auditeur général au cours des cinq derniers exercices. Je me contenterai de dire aux honorables membres de la droite que s'ils tiennent à ce que la session se termine avant Pâques, ils s'y prennent d'une façon bien peu diplomatique pour atteindre leur but.

J'ai fait observer au président qui semble diriger la discussion au comité des comptes publics, que ce dernier ne s'était réuni que cinq ou six fois cette année et que, bien que le comité n'eût rien fait au cours de toute la session—il n'y a pas eu de réunion de ce comité depuis un mois, au moins, depuis trois ou quatre semaines—aujourd'hui, aux derniers jours de la session, on tente de poursuivre une enquête sur des faits qui remontent à cinq ou six

ans. J'ignore ce qu'on a en vue. Ce que je sais bien, c'est qu'il s'agissait d'étudier ce matin cinq comptes différents qui représentaient en tout \$110,000 et qui, à mon estime, devaient se rapporter aux cinq ou six derniers exercices. A cette phase avancée de la session on essaie de s'enquérir des détails d'un compte aussi considérable quant au montant qu'il représente; lorsqu'on essaie de débattre la question, le président—qui dirige la discussion au comité—me dit: Oh! vous n'avez pas raison de vous plaindre. Si vous ne pouvez comprendre ces factures et ces états, vous êtes assez bon avocat pour savoir que vous aurez cinq ou six mois pour préparer votre cause et votre défense.

A mon sens, c'est là un procédé bien mesquin dont on n'était pas en droit de s'attendre de la part d'un homme qui est investi de la presque omnipotente fonction de président d'un comité de cette Chambre. Quel est celui des membres de la gauche qui ne saisisse pas l'intention de l'honorable député? J'admire toujours un franc lutteur, mais je ne puis avoir de l'estime à l'endroit d'un homme, ou d'un parti, qui choisit cette façon de combattre, à l'égard de celui qui vient me dire: Nous voulons établir une cause, mais grâce aux témoins d'une seule partie au litige; nous avons besoin de tous les témoignages que nous pourrions recueillir à seule fin de mettre ces gens-là dans une impasse qui soit de nature à leur porter préjudice et à laisser planer du doute sur leurs actes et cela, durant six mois à l'expiration desquels ils pourront soumettre leur défense. Les honorables membres de la droite diront-ils que c'est là combattre loyalement?

Je voterai contre la proposition qu'on vient de nous soumettre, mais je tiens à faire observer au très honorable chef de la Chambre qui, j'aime à le croire, ignore complètement tous ces détails, que, s'il espère que le Parlement sera prorogé avant Pâques, devra permettre, non seulement à la poursuite, mais aussi à la défense de faire une enquête sur tous les détails de cette question. Je crois que la gauche compte assez de membres pour voir à ce que la Chambre siège jusqu'à ce qu'on nous ait fourni cette occasion. Si les honorables membres de la droite décident de procéder dans le cas qui nous occupe, ils feraient aussi bien de se saisir et de se demander quand ils pourraient se rendre chez eux, parce que cela leur serait impossible aussi longtemps qu'on n'aurait pas fait une enquête complète sur tous les détails de cette affaire.

M. BORDEN: Mon honorable ami prend un moyen bien inusité d'exprimer son opinion en cette circonstance. J'ignore le moindre détail de cette affaire. Cependant, je tiens à dire à mon honorable ami, que, lorsqu'il nous menace de retarder la prorogation, il prend le mauvais moyen d'atteindre

M. CARVELL.

son but. Nous sommes prêts à rester ici aussi longtemps que l'exigera l'expédition des affaires publiques de ce pays et nous ne nous laisserons pas intimider jusqu'au point de ne pas accomplir ce qui est juste, raisonnable et légitime, n'en déplaise ce que les honorables membres de la gauche pourraient faire pour retarder la prorogation. Cette question est complètement nouvelle pour moi. Je tiens à dire à mon honorable ami que l'attitude qu'il a prise ce matin ne me semble aucunement motivée, étant données les circonstances. Certes, il pourrait se permettre certaines observations à ce qui se rapportait à la question en litige, mais, lorsqu'il se permet des menaces quant à ce qu'il fera, si nous ne tenons pas telle ou telle attitude, il se met en une posture qui ne se recommande pas à l'approbation des membres de la droite et qui sera condamnée, si je ne me trompe, par tous, que la prorogation arrive ou non avant Pâques.

M. MIDDLEBRO: J'ai à la main une copie du "Star", de Montréal, numéro du 16 courant; c'est parce que j'avais lu cet article dans ce journal et qu'un honorable représentant de Montréal m'avait signalé la question, que j'ai pris l'attitude que l'on connaît. Le "Star", de Montréal, dans le numéro que j'ai à la main dit que dans une cour de justice de Montréal il y a une semaine, un homme qui occupait la fonction de président de la compagnie de chauffage et d'éclairage Diamond, de Montréal, et que les directeurs de cette compagnie avaient subséquemment remercié de ses services, avait juré devant le tribunal que le total des affaires de cette compagnie l'année dernière s'élevait à \$109,000 et que seulement \$3,000 représentaient la valeur des travaux que cette compagnie avait exécutés pour le gouvernement. Il a juré également que dans le but d'obtenir l'entreprise de ces travaux, il avait dû payer \$41,000 à des agents. Voilà ce qu'il a déclaré sous serment en pleine cour. Mais il a refusé de désigner, sous serment, la personne à qui il avait payé cet argent. En ma qualité de président du comité des comptes publics, je prends sur moi de dire que le pays ne pouvait souffrir cela une minute de plus après avoir appris qu'on laissait entendre que le Parlement administrerait ses affaires publiques en une façon telle qu'il fallait nécessairement déboursier \$41,000 pour assurer à cette compagnie l'exécution de travaux publics décrétée par le Gouvernement pour un montant de \$109,000. C'est le motif qui m'a engagé à commencer cette enquête et, avec tout le respect que je dois à mon honorable ami de Carleton, je dirai qu'à mon sens, j'avais parfaitement raison de prendre cette attitude. Le comité des comptes publics s'est réuni ce matin en la façon ordinaire. Il est parfaitement vrai que les membres de ce comité ne s'étaient pas rendus en grand

nombre à cette réunion, mais nous savons tous qu'il n'y a pas beaucoup de députés qui assistent maintenant aux séances de ce comité, parce qu'un grand nombre de ces derniers se réunissent dans l'avant-midi avant que les séances de la Chambre commencent, c'est-à-dire avant onze heures. Mais nous avons reconnu le quorum en la façon ordinaire. La première objection que mon honorable ami invoqua contre moi, ce fut de dire que, en ma qualité d'avocat, je savais qu'il n'était pas juste à son endroit de commencer ainsi cette enquête que nous ne pourrions peut-être pas terminer. J'ai répondu que si j'étais avocat et que si j'étais chargé des intérêts de la défense, ainsi qu'il semblait l'être lui, dans cette circonstance—bien qu'on s'attende à ce qu'il représente ici les intérêts généraux du pays, qu'il semble se faire immédiatement le champion de la défense—je lui ai dit que, si j'étais l'avocat de la défense, je préférerais beaucoup que le demandeur consentît à remettre l'examen de la cause, me laissant ainsi six mois pour préparer ma cause. L'honorable député dira qu'on se moque de la justice dans le cas qui nous occupe. Monsieur l'Orateur, j'estime qu'il est malvenu de la part de l'honorable député qui occupe la position que l'on sait, d'un vieux membre de cette Chambre, de laisser planer le doute sur les motifs qui m'ont fait agir alors que je m'efforçais de réfuter des remarques pernicieuses qu'on s'était permises à l'endroit de la Chambre à propos des relations de cette dernière avec certaines compagnies.

M. KYTE: Je crois que, si l'on veut se donner le mal de lire le compte rendu des délibérations du comité des comptes publics au cours de cette session, on se convaincra que, dès le commencement de cette dernière, on a demandé le dépôt de certains documents ayant trait aux factures de la compagnie d'éclairage et de chauffage Diamond, de Montréal. Ce comité fut organisé le 6 décembre dernier et il tint sa première réunion le 18 janvier alors qu'on demanda le dépôt de certains documents, mais on n'entendit aucun témoignage quelconque. C'est le 2 février que se tint la troisième réunion du comité; on y interrogea deux témoins à propos de paiements effectués à la "Midland Towing and Wreching Company". Le 7 février, nouvelle réunion où l'on interrogea deux témoins. Des réunions furent convoquées pour le 20 février, mais, vu l'absence du nombre suffisant de membres pour former quorum, on n'expédia aucune besogne. Enfin, le 27 février, dernière réunion alors qu'on n'interrogea qu'un seul témoin. La pièce de résistance que les honorables membres de la droite soumièrent au comité des comptes publics aux premiers jours de la session se rapportait au paiement de \$5,500 à la

"Midland Towing and Wreching Company". Certains journaux ont publié un rapport ayant trait à ce dernier paiement; si on l'eût laissé passer sans protester, cet écrit aurait été de nature à inculper très sérieusement certains fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries. Nous qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, ignorions quelle foi il fallait ajouter à ces accusations spécieuses que nos adversaires se permettaient de porter à propos du paiement de cette somme, mais, la vérité, c'est que du moment que les témoignages que nos adversaires devaient soumettre et qui étaient de nature à inculper le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre qui le dirigeait, eurent été soumis, et que nos adversaires eurent agi en la façon que je viens de rappeler, l'intérêt que ces derniers semblaient porter à cette question, disparut entièrement. D'après le témoignage du gérant de la compagnie dont je viens de parler et après que nos adversaires eurent interrogé et contre-interrogé ce témoin, ils cessèrent de prendre part autrement aux procédures du comité, et quant au paiement dont il est question, ils ne s'y intéressèrent aucunement. On ne les entendit plus parler d'illégalité ou de malhonnêteté quant à ce paiement. Aujourd'hui, aux dernières heures de la session, après sept réunions seulement de ce comité et après qu'ils s'est écoulé un mois depuis la dernière assemblée, on vient nous demander de nous ériger en tribunal pour décider s'il fallait ou non acquitter certaines factures de la compagnie de chauffage et d'éclairage Diamond, de Montréal. En ma qualité de membre de cette Chambre et de ce comité, je n'entends pas qu'on vienne soumettre à notre étude de nouvelles questions, alors que la session va prendre fin.

Je me contenterai d'ajouter à ce propos que, si nos adversaires se proposent de convoquer une assemblée de ce comité dans le but d'étudier des questions entièrement nouvelles à cette phase avancée de la session, il est simplement juste et raisonnable que, si l'on veut nous obliger de nous enquerir de tous les détails de cette affaire, cette enquête se fasse avant que le Parlement ne soit prorogé. J'ignore quel peut être le bien fondé de cette question, mais, après l'expérience que m'a fournie la dernière enquête qui s'est faite au comité des Comptes publics, je ne suis pas prêt à rendre jugement sans entendre l'autre partie intéressée. Il peut arriver qu'on explique parfaitement et clairement l'opportunité d'opérer ces paiements à la compagnie dont il est question. Loin de moi l'idée de faire des menaces, ou de dire quoi que ce soit que nos adversaires pourraient interpréter comme étant une menace, mais je déclare,

en toute justice, que c'est notre droit et notre devoir de rester ici jusqu'à ce que cette enquête soit complétée. Si les honorables membres de la droite ont décidé de soumettre à notre étude les rapports de l'Auditeur général pour les quatre ou cinq exercices où sont mentionnés les paiements faits à cette compagnie, j'exprime l'opinion qu'il faudra du temps pour terminer cette enquête et qu'autant vaudrait pour nous demander, si nous tenons compte des intérêts des deux parties en cause, qu'on fasse cette enquête avant la prorogation.

M. BLAIN: Monsieur l'Orateur, je fais partie du comité des Comptes publics et, autant que j'ai pu suivre les procédures de ce comité au cours de cette session, je puis dire que je n'ai pas entendu un seul mot de plainte, même d'un seul membre de la gauche, jusqu'à ce matin. Certes, il est du devoir de mon honorable ami (M. Middlebro), le président de ce comité, lorsqu'il constate qu'un journal, publié au Canada, rapporte une accusation contre le Gouvernement du Canada allant à dire que d'un montant de \$109,000 une compagnie est obligée de payer \$41,000 dans le but de faire acquitter son compte, il est de son devoir, dis-je, de prendre les moyens de faire une enquête complète sur tous les détails de cette transaction. Certes, les honorables membres de la gauche, même mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), consentiraient volontiers, dans l'intérêt du Canada, à ce qu'on fit une enquête complète dans le cas qui nous occupe.

M. CARVELL: Je tiens à dire à mon honorable ami—il n'a peut-être pas assisté à cette séance du comité à laquelle je fais allusion—que j'ai déclaré...

M. BLAIN: Je l'ai appris.

M. CARVELL: Que si l'on avait l'intention de faire cette enquête et que si l'on remettait celle-ci à la prochaine session du Parlement, je, parlant au nom de la gauche, consentirais à ce que l'on soumette, sans opposition aucune, le rapport de l'Auditeur général pour les quatre ou cinq derniers exercices. Rien ne nous empêche de tenir cette enquête, mais si nous entreprenons cette tâche, nous savons d'avance qu'il nous est impossible de faire cette enquête complète avant les vacances de Pâques.

M. BLAIN: J'assistais à cette réunion du comité et j'ai entendu l'objection soulevée par mon honorable ami. C'est celle qu'il a faite ce matin. Que peut donc craindre l'honorable député? Qu'importe tout cela à l'honorable représentant de Richmond, (N.-E.) (M. Kyte)? Ces honorables députés ont dit à la Chambre et au pays que l'ancien Gouvernement avait bien administré les affaires du Canada et qu'on n'avait rien à lui reprocher sous ce rapport.

M. KYTE.

M. KYTE: L'honorable député vient de me poser une question. Je dis que je ne crains rien à l'endroit d'aucune des transactions de l'ancien Gouvernement, mais j'affirme qu'il n'est pas juste et qu'il est absolument contraire à l'équité de soumettre les témoignages établis par une seule des parties en cause, sans fournir à l'autre partie intéressée l'occasion de faire connaître le motif qu'elle peut invoquer à son avantage. Il est bien bon pour mon très honorable ami de se permettre une assertion semblable. Mais le comité des Comptes publics a-t-il refusé cette année de faire les enquêtes que réclamaient les membres de la gauche?

M. CARVELL: Que l'honorable député revienne donc à la question maintenant.

M. BLAIN: Peu importe—nous connaissons tout ce qui se rapporte à l'honorable représentant de Carleton, (N.-B.). La seule différence, c'est qu'il a fait la loi en ce comité au cours des années dernières, ce qu'il ne peut faire aujourd'hui. Il se lève maintenant pour dire que si le Gouvernement et le comité ne se rendent pas à sa demande et empêchent que cette enquête se fasse, le Gouvernement peut s'attendre à rester ici des semaines et des mois durant. Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire observer que ce n'est pas lui qui dirige le Gouvernement ou le comité à l'heure qu'il est. Nous comprenons parfaitement ce que représente, pour mon honorable ami, un changement dans l'état de choses, qu'on relève au Canada aujourd'hui, car il comprend cela mieux que nous ne saurions le faire nous-mêmes. Lorsque les honorables membres de la gauche pourront démontrer à la Chambre que le comité dont l'honorable représentant de Grey-Nord est le président refuse de faire une enquête dans le cas des Comptes publics, ils auront raison de se plaindre.

M. KYTE: Ce dont je me plains, c'est que l'honorable représentant de Grey-nord a retardé de convoquer ce comité durant un mois, pour ne le réunir qu'aux derniers jours de la session, lorsqu'une motion avait été faite, au sujet de cette même question, dès les premiers jours de la session présente.

M. BLAIN: Le président du comité a fourni à la Chambre une explication qui, je crois, contentera tout le monde, sauf, peut-être, mon honorable ami.

M. KYTE: On pouvait entretenir certains doutes quant à ces paiements, lorsqu'on a demandé, et cela, depuis longtemps déjà, le dépôt des documents qui s'y rapportent.

M. BLAIN: Il existe du doute. Mon honorable ami doit se préoccuper d'un détail important. Il s'agit, peut-être, de l'ancienne histoire d'après laquelle les inté-

ressés auraient retenu les services d'un intermédiaire.

M. KYTE: On n'a pas trouvé d'intermédiaire à propos . . .

M. BLAIN: Au cours des années dernières nous avons constaté l'existence d'un intermédiaire dans presque tous les cas de la nature de celui-ci. Ces honorables députés, même lorsqu'ils siègent à la gauche, défendent un homme qui a demandé aux anciens ministres et qui a obtenu d'eux un paiement de \$41,000 dans le but d'exécuter une entreprise. Mon honorable ami de Grey-nord ne remplirait certainement pas son devoir, s'il permettait aux journaux de publier une déclaration assermentée, même devant un tribunal, à l'effet qu'un homme a dû acquitter \$41,000 à seule fin d'obtenir une entreprise de \$109,000 et s'il soutenait que les anciens ministres n'avaient pas eu connaissance de cela. Quel est le devoir de l'honorable représentant de Grey-nord, en sa qualité de président du comité des comptes publics? Ce devoir, c'est de faire en sorte qu'on scrute à fond chacun des détails de toutes les entreprises publiques de cette nature; et mes honorables amis de Carleton, (N.-B.) et de Richmond, auront amplement l'occasion de se plaindre, lorsqu'ils constateront que le comité des comptes publics agit en la façon qui a marqué leur conduite lorsqu'ils étaient au timon des affaires. Ce comité dont la droite compte la majorité des membres verra à ce qu'on fasse une enquête complète sur les transactions de cette nature. On ne trouvera pas un seul partisan de la présente administration pour se lever en comité et dire au témoin qu'on interroge: Inutile de répondre à cette question; l'intérêt public n'exige pas cela de vous. Voilà comment, au cours des dernières années, on a dirigé ce comité, mais les honorables membres de la gauche constatent aujourd'hui que cet état de choses est changé. Les membres de la Chambre et la population du pays approuveront l'attitude prise par l'honorable représentant de Grey-nord (M. Middlebro). Si celui-ci n'avait pas réuni le comité, après que la presse du pays eût publié les déclarations dont nous venons de parler, il n'aurait certainement pas rempli son devoir en sa qualité de président du comité.

Les honorables membres de la gauche montrent beaucoup d'impatience à retourner dans leurs foyers; mais je puis leur promettre qu'ils auront l'occasion de s'appliquer à défendre leurs amis à la prochaine session du Parlement.

M. KYTE: La dernière enquête ne nous a toujours pas occasionné grand mal.

M. BLAIN: Au contraire, si l'on tient compte des électeurs du pays qui ont chassé du pouvoir les anciens ministres et leurs

partisans précisément à cause de faits de la nature de ceux que nous avons dévoilés et d'autres encore.

M. CARVELL: Je croyais avoir compris de l'honorable député qu'il attribuait la défaite du parti libéral à la réciprocité.

M. BLAIN: Au cours de cette session je n'ai pas entendu débattre en cette Chambre la moindre question, petite ou grande, qui n'ait pas engagé quelqu'un de la gauche à faire allusion à la réciprocité.

M. CLARK (Red-Deer): En effet, et l'honorable député en entendra parler encore à l'avenir.

M. BLAIN: Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) semble tout-à-fait heureux de siéger à la gauche.

M. CLARK (Red-Deer): Positivement heureux.

M. BLAIN: Mon honorable ami (M. Clark) est cultivateur, suppose-t-on, mais personne ne l'a pris au sérieux en cette qualité. Ni ici, ni au dehors on ne le croit convaincu quand il prend la parole pour défendre les cultivateurs, parce que, lorsqu'il siègeait à la gauche, il a condamné notre parti qui essayait de maintenir la protection dont les cultivateurs bénéficiaient. Il a dit: Disparaisse la protection pour les cultivateurs! et il appuie la politique libérale.

M. L'ORATEUR: Règlement. Je tiens à rappeler à l'honorable député (M. Blain) que la question soumise à la Chambre a trait à l'adoption de ce rapport.

M. BLAIN: Je m'excuse auprès de la Chambre de m'être écarté de la question à la suite d'une interruption venue de la gauche. Je félicite mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) d'avoir convoqué cette réunion du comité et je puis promettre aux honorables membres de la gauche qu'ils auront toute l'occasion favorable de faire des enquêtes complètes sur chaque transaction conclue par la présente administration.

M. CLARK (Red-Deer): J'aimerais en-dosser les paroles du très honorable premier ministre, lorsqu'il a parlé de l'inutilité de faire intervenir la date de la prorogation dans le débat de cette question. J'estime que toute la besogne du Parlement quel que soit le parti au pouvoir aujourd'hui, est un travesti des méthodes suivies en affaires. Il ne s'agit pas maintenant de question de parti; nous agissons nous-mêmes en toute liberté, ainsi que le font tous les hommes d'affaires de tous les pays civilisés. Mais, par contre, la Chambre siège jusqu'aux petites heures du matin et nous accomplissons notre travail alors que tout le monde se repose.

Je me demande si nous ne pourrions pas faire plus de besogne si nous avions une heure fixée comme en a tout homme d'affaires, pour terminer notre travail chaque jour. Qu'importe le parti au pouvoir, il n'est est pas moins vrai que toute la besogne s'accumule à un degré insensé pour les derniers jours d'une session. Une modification générale de ces méthodes devrait s'imposer, j'en suis parfaitement convaincu, au sens éclairé de mon très honorable ami et tous les hommes éclairés de tous les partis. Je n'établis pas de distinction entre l'action de ce comité particulier et la façon dont se poursuit généralement la besogne parlementaire.

Je terminerai ces observations en demandant à mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) de modérer cet enthousiasme excessif qu'il propose pour prolonger cette session jusqu'au milieu de l'été. Depuis que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre, j'ai pris l'habitude d'arriver à Ottawa avant l'ouverture de la session et de n'en repartir que la session terminée—excellente habitude que n'ont pas beaucoup de membres de cette Chambre. Mon honorable ami de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a cet avantage sur moi: si je me rappelle bien, il a pris deux congés assez prolongés au cours de cette session. Si j'avais fait partie de ce comité, j'aurais importuné le président afin d'obtenir qu'il convoquât une réunion du comité durant l'absence de mon honorable ami au Nouveau-Brunswick.

L'honorable représentant de Peel (M. Blain) dit qu'il ne me prend pas au sérieux. Sous ce rapport, il existe réciprocité parfaite entre nous. Toutefois, mes électeurs m'ont pris au sérieux et je puis trouver une certaine excuse de ce que j'expose à l'occasion mes vues à la Chambre, en disant que 6,711 cultivateurs de la division de Red-Deer ont voté pour moi à la dernière élection.

M. BLAIN: Puis-je en appeler au règlement?

M. CLARK (Red-Deer): Et je me demande s'il y a un aussi grand nombre d'électeurs qui ont voté dans le comté de Peel à la dernière élection. Donc, on me prend au sérieux dans ma propre division électorale.

M. L'ORATEUR: J'ai déjà rappelé à l'observance du règlement un honorable député parce qu'il s'éloignait de la question soumise à la Chambre. Mon honorable ami (M. Clark) me permettra-t-il de lui rappeler que la question soumise à la Chambre est l'adoption de ce rapport.

M. CLARK (Red-Deer): J'accepte votre décision. Rien ne me semblerait aussi odieux que de contribuer moi-même à ravalier tant soit peu la dignité de votre fonction, ou la façon dont la Chambre doit traiter les questions publiques. Je sais que, règle générale, lorsque la droite en appelle au règlement, on éprouve ce sentiment qu'il appartient au membre de la gauche, mis en cause, de retirer ce qu'il a eu la témérité d'avancer; qu'importe, encore une fois, j'accepte votre décision. J'en ai trop dit en réponse à ce que valaient les observations de l'honorable député (M. Blain).

ter les questions publiques. Je sais que, règle générale, lorsque la droite en appelle au règlement, on éprouve ce sentiment qu'il appartient au membre de la gauche, mis en cause, de retirer ce qu'il a eu la témérité d'avancer; qu'importe, encore une fois, j'accepte votre décision. J'en ai trop dit en réponse à ce que valaient les observations de l'honorable député (M. Blain).

Sir WILFRID LAURIER: Me permettez-vous de vous rappeler, monsieur l'Orateur, qu'il existe aussi une règle de la Chambre qui veut que lorsqu'un rapport de cette nature est déposé, on en propose l'adoption le même jour? Il s'agit pour nous d'une question toute nouvelle.

M. BORDEN: Mon très honorable ami aimerait-il qu'on laissât en suspens jusqu'à demain l'adoption de ce rapport?

Sir WILFRID LAURIER: Oui, jusqu'à la prochaine séance.

M. BORDEN: Parfait.

(La motion reste en suspens.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CANADIEN-NORD DE L'ALBERTA.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité général lundi prochain pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire comme suit:

1. Que Sa Majesté, au nom de la Puissance du Canada ci-après dénommée "le Gouvernement" pourra aider à la construction et à l'achèvement d'une ligne ferrée de la "Canadian Northern Alberta Railway Company" ci-après dénommée "la compagnie" s'étendant depuis un point sur la ligne du chemin de fer de la compagnie 150 milles à l'ouest de Saint-Albert, de là dans une direction ouest jusqu'à la frontière de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Passe de la Tête-Jaune, pour une distance n'excédant pas 115 milles, en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après appelées "valeurs" et garanties telles que susdit, de la compagnie, jusqu'à concurrence de trente-cinq mille dollars par mille de la ligne ainsi subventionnée, sans excéder en tout cent quinze milles; l'intérêt sur lesdites valeurs devant être au taux de trois et un tiers pour cent par année, payable semestriellement, le principal devant être remboursable dans cinquante ans.

2. Que lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par un ou plusieurs actes de trust par voie de mortgage ou de charge en faveur d'un ou de plusieurs trustees agréés par le Gouverneur en conseil, lequel ou lesquels actes de trust constitueront respectivement un premier mortgage ou une première charge grevant la ligne de chemin de fer ainsi subventionnée ainsi que les emplacements de voie ferrée, les terrains affectés aux gares et les autres immeubles et tous les intérêts dans les immeubles, les constructions et autres ouvrages, le matériel roulant et

M. CLARK (Red-Deer).

l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens de nature mobilière actuels et à venir, acquis pour les objets de ladite ligne ainsi subventionnée, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et l'entretien de ladite ligne, de même que les taxes, recettes et revenus de la compagnie provenant ou devant provenir de ladite ligne ainsi que les droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possèdera ci-après la compagnie relativement à ladite ligne et se rattachant à son exploitation, à son entretien et à ses réparations.

3. Que la nature des valeurs à être garanties ainsi que plus haut énoncé et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions du ou des actes de trust qui doivent en assurer le remboursement et les époques et le mode d'émission des valeurs et la manière de disposer des sommes à être prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets de la ligne de chemin de fer ainsi aidée et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être ce qu'approuvera le Gouverneur en conseil; et pourront être inclus dans ce ou ces actes de trust les termes, stipulations et conditions que le Gouverneur en conseil jugera à propos ou nécessaires.

4. Que ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, le Gouvernement du Canada sera responsable du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité de leur teneur, et ce remboursement et ce versement deviendront une charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

5. Que toutes sommes payées par le Gouvernement, en exécution de la garantie établie par les présentes sont réputées payées en extinction de l'obligation du Gouvernement, mais non pas en satisfaction de celle de la compagnie du chef des valeurs ainsi garanties ou de tout acte de trust qui en assure le remboursement et les sommes ainsi payées sont réputées encore garanties par lesdites valeurs et ledit acte de trust, et le Gouvernement se trouve subrogé dans et à tous les droits des détenteurs desdites valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Gouvernement, et ce dernier prendra en tous points, à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance.

6. Que la décision du Gouverneur en conseil relative à la longueur de ladite ligne de chemin de fer à être ainsi subventionnée, pour les objets de la présente loi, est finale.

7. Que les livres de la compagnie doivent être en tout temps accessibles à l'examen pour le Gouvernement par toute personne déléguée à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances.

8. Que la "Canadian Northern Railway Company" doit, par garantie contenue dans le ou lesdits actes de trust ou dans quelque autre document consenti entre le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances et la compagnie en dernier lieu nommée, en la forme qu'approuvera le Gouverneur en conseil, garantir à Sa Majesté le paiement par la compagnie du principal et de l'intérêt de

toutes valeurs émises et garanties en conformité des présentes, selon la teneur et l'effet desdites valeurs respectivement, et en conformité des termes du ou desdits actes de trust, et elle doit aussi garantir au Gouvernement le paiement par la compagnie de toute perte subie par le Gouvernement ou de toute dépense faite par ce dernier pour la mise en vigueur, sur défaut par la compagnie de ce faire, des stipulations du ou desdits actes de trust contre la ligne de chemin de fer et les dépendances qui y sont hypothéquées et assurées.

(La motion est adoptée.)

IMPRESSION DES BILLETS ET DES TIMBRES FEDERAUX.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur deux articles parus hier et ce matin dans le "Citizen", d'Ottawa, concernant l'adjudication des travaux d'impression des billets et des timbres fédéraux. Je vois que certaines maisons anglaises se plaignent amèrement de ce qu'on ne leur ait pas donné assez de temps pour préparer leurs soumissions. Mon honorable ami a-t-il pris note de ces plaintes?

M. WHITE (Leeds): Je suis bien aise que mon honorable ami m'ait signalé ces faits. L'un des articles dont il parle est ainsi conçu:

William Waterlow, chef d'un important atelier de lithographie est indigné de la manière dont on a traité les maisons anglaises au sujet de l'adjudication des travaux d'impression des billets et des timbres fédéraux. Dans une note adressée ce matin au "Times", il s'exprime comme suit:

Le 7 février, le commissaire général nous informait qu'il avait reçu les stipulations et conditions de la soumission. Nous répondîmes sur-le-champ, demandant de nous en faire tenir une copie que nous reçûmes le 10 février. Pour que la soumission parvint à Ottawa le 29, il eût fallu la mettre à la poste le 17, ce qui ne nous donnait que sept jours pour étudier et peser les stipulations et conditions d'une adjudication importante et compliquée. Cela n'est pas raisonnable puisqu'il eût fallu, dans l'espace de sept jours, se rendre compte des conditions existant à Ottawa au point de vue de la main-d'œuvre, des loyers, du coût de la vie, etc. C'est là une preuve que le gouvernement canadien n'a jamais eu réellement l'intention de nous permettre de soumissionner à chances égales.

Naturellement, je n'ai aucune preuve m'assurant que M. Waterlow se soit exprimé ainsi, mais, en supposant qu'il l'ait fait, il n'aurait absolument aucune raison de dire que "le Gouvernement canadien n'a jamais eu réellement l'intention de permettre aux établissements anglais de soumissionner à chances égales". Le 18 janvier, chacun des membres de cette Chambre recevait une copie des stipulations qui, le même jour, furent expédiées de mon mi-

nistère au commissaire général à Londres. Nous eûmes soin de joindre au cahier des charges des échantillons montrant la nature et la qualité du travail requis, afin que les maisons anglaises pussent se rendre un compte exact de ce que nous voulions. A moins d'un retard accidentel, ces documents devaient être au bureau du commissaire général vers la fin du mois. Le 20 janvier, deux jours après avoir expédié ce cahier des charges, nous en avions par lettre le commissaire général, lui, demandant d'en avertir les établissements intéressés. Nous avons suivi l'exemple de mon prédécesseur, si ce n'est qu'en 1896 il se borna à envoyer le cahier des charges sans échantillons. Je reviendrai plus tard à l'avis donné aux maisons anglaises. Le 5 février nous recevions un câblogramme du commissaire général accusant réception de notre lettre et des échantillons mais ajoutant que notre envoi ne contenait point les formules et stipulations. Le même jour nous télégraphions au commissaire général que les formules de soumissions et les conditions se trouvaient dans le livre d'échantillons, et que nous lui en avions fait un second envoi.

Plus tard, nous recevions une lettre du commissaire général, en date du 8 février, nous accusant réception de notre lettre du 20 janvier et déclarant qu'il avait pris les mesures nécessaires pour prévenir les établissements qui pourraient s'y intéresser. Il déclarait que l'on nous avait télégraphié le 5 sous l'impression que nous avions pu oublier les formules et conditions. Il ajoutait: "Je suis heureux par conséquent de pouvoir dire que nous avons pu régler cette affaire sans qu'il y ait eu aucun retard."

Quant à ce qui concerne M. Waterlow, je déclare tout simplement que nous n'avons rien reçu de lui, ni dans les délais fixés pour recevoir les soumissions, ni depuis. C'est la première fois que j'apprends que la maison "Waterlow & Sons" ou tout autre maison anglaise, ait à se plaindre. Si M. Waterlow nous eût fait connaître par télégramme les circonstances mentionnées dans cette interview supposée, nous eussions bien volontiers accordé deux ou trois semaines de plus, tout le temps nécessaire, malgré qu'il fût désirable que l'adjudication se fit le plus tôt possible, attendu que la maison dont la soumission serait acceptée, surtout si c'était une maison étrangère, devrait fonder à Ottawa un établissement considérable. Il lui aurait fallu bâtir un atelier, se procurer les presses et le matériel nécessaire, et il n'y avait plus qu'un temps relativement assez court entre la fin d'avril et le 1er octobre, date d'expiration du contrat actuel. Comme je viens de le dire, nous eussions volontiers accordé un délai de deux ou trois semaines, tout le temps que l'on aurait pu raisonnablement

M. WHITE (Leeds).

exiger, et, pour ma part, j'eusse été très heureux de recevoir une soumission de n'importe quelle maison anglaise. Au commencement de janvier dernier, répondant à l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), j'ai dit dans cette Chambre que la concurrence était ouverte au monde entier, mais que je n'espérais guère voir une maison anglaise s'établir ici pour profiter de cette adjudication, à cause des dépenses considérables qu'entraînerait un tel établissement.

Voyons ce que l'on a fait en 1896—j'allais dire, citant Horace, sous le consulat de Plancus—sous l'ancien Gouvernement. Les conditions de l'adjudication furent publiées le 19 octobre 1896, et la date pour la réception des soumissions fixée au 23 novembre 1896, soit un mois et quatre jours. Le 22 octobre 1896, M. Fielding écrivait au commissaire général et lui faisait tenir les formules et les conditions mais aucun échantillon du travail requis. Nous avons envoyé tout à la fois, les formules, les conditions et les échantillons. M. Fielding déclara alors qu'il était:

peu probable que nous reçussions des soumissions de maisons anglaises.

Le 11 novembre, le commissaire général écrivait à M. Fielding qu'il avait adressé les documents à différentes maisons, y compris "Waterlow & Sons, Limited", vers le 4 novembre. Quelques maisons s'adressèrent au commissaire général pour savoir s'il était absolument indispensable que le travail se fit à Ottawa. M. Fielding répondit par câblogramme que les conditions ne pouvaient être changées et que...

Si des maisons solvables voulaient soumissionner, on enverrait des échantillons.

Voilà ce qui a eu lieu en 1896. Je me suis efforcé de suivre la même marche, et encore une fois, j'aurais été bien aise de recevoir une soumission d'une maison anglaise ou de toute autre maison intéressée. Nous n'avons reçu que deux soumissions, l'une de l'"American Bank Note Company" et l'autre de la "British American Bank Note Company." Celle de l'"American Bank Note Company" étant la plus basse a été acceptée. La soumission de la "American Bank Note Company" couvrait les trois séries, les billets de banque, les timbres du Revenu de l'intérieur et les timbres-postes. La soumission de la "British American Bank Note Company" couvrait les timbres du Revenu de l'Intérieur et les billets. Celle de l'"American Bank Note Company" était la plus basse sur ces deux articles, et elle accusait aussi une diminution sensible sur les prix payés pour l'impression des timbres-postes, d'après les anciens contrats. En demandant des soumissions, le gouvernement a obtenu une réduction de \$60,000 sur les prix de l'année dernière, soit une économie de

\$300,000 pour un contrat de cinq ans. Voilà où nous en sommes actuellement avec la "American Bank Note Company."

M. DEVLIN : Quels sont les directeurs de l' "American Bank Note Company" ?

M. WHITE (Leeds) : Mon honorable ami devrait savoir cela, car il y a quelque temps qu'il fait partie de cette Chambre et la compagnie a été pendant 15 ans l'adjudicataire de travaux de l'ancien gouvernement. L' "American Bank Note Company" est une corporation canadienne, établie dans la ville d'Ottawa, et c'est l'un des établissements de cette nature les plus grands et plus prospères qui soient au monde.

Elle donne de l'emploi à quatre ou cinq cents citoyens d'Ottawa; et je crois que, de fait, tous ses employés sont des Canadiens. Je ne saurais dire sur-le-champ quels en sont les directeurs, mais il est probable que la majorité des actionnaires demeurent aux Etats-Unis. Aux termes du contrat, tous les travaux quels qu'ils soient, doivent s'exécuter dans la ville d'Ottawa; de sorte que, tout ce que nous avons fait, après avoir demandé des soumissions, ce fut d'accorder de nouveau à la "American Bank Note Company" un contrat auquel elle était partie depuis quinze ans.

DISCUSSION DU BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES.

Le projet de loi (n° 169) déposé par M. White (Leeds), est lu pour la 2e fois et la Chambre passe en comité général à la discussion des articles.

M. MACLEAN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il avoir la bonté d'exposer les dispositions générales de ce projet de loi et d'indiquer les modifications que l'on se propose d'y apporter.

M. WHITE (Leeds) : Le but de ce bill est de modifier la loi des banques de manière à prolonger d'un an l'effet des chartes actuelles des compagnies canadiennes, chartes qui, sans cela, expireraient le 1er juillet prochain. La seule autre modification que l'on propose, c'est de prolonger le laps de temps pendant lequel, au cours de la saison des moissons, les banques légalement constituées peuvent émettre, en cas d'urgence, des billets au montant de 15 p. 100 du capital versé et de la réserve. Nous avons prolongé cette période en la faisant commencer un mois plus tôt et finir un mois plus tard. C'est-à-dire qu'au lieu de s'étendre du 1er octobre à la fin de janvier, elle s'étendrait, d'après l'amendement, du 1er septembre jusqu'à la fin de février. J'ai fait remarquer l'autre jour, à propos de ce bill, que la circulation est difficile en automne, et qu'il est à souhaiter que les banques soient autorisées à faire cette émission d'urgence, en payant 5 p. 100 sur la valeur des billets émis, aussi bien pendant

le mois de septembre que pendant le mois d'octobre. Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) souleva alors la question de savoir s'il n'y a pas aussi une certaine époque intéressant les marchands de bois, où cette circulation est également tendue.

Dans le but de renseigner mon honorable ami et de lui donner satisfaction je vais citer quelques chiffres indiquant la circulation des banques faisant affaires en vertu d'une charte. Ces chiffres ont trait à la circulation de ces banques pendant plusieurs mois de l'année dernière, et démontrent, je crois, la nécessité de prolonger la période de circulation d'urgence; ils prouvent aussi à mon honorable ami qu'il ne semble pas y avoir nécessité immédiate de prolonger cette période jusqu'à la fin du printemps, ainsi qu'il le proposait. En chiffres ronds, la circulation des banques du Canada, pendant les différents mois de l'année 1911, a été comme suit :

Janvier..	\$ 77,000,000
Février..	79,000,000
Mars..	81,000,000
Avril..	83,000,000
Mai..	81,000,000
Juin..	88,000,000
Juillet..	89,000,000
Août..	90,000,000
Septembre..	97,000,000
Octobre..	105,000,000
Novembre..	101,000,000
Décembre..	102,000,000

Puis, en janvier 1912, la circulation baisse à \$88,000,000. Je suis bien convaincu qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt général, d'inclure le mois de septembre. Le même besoin ne se fait pas sentir à l'égard de février, car la circulation des banques, au cours de ce mois, tend à diminuer plutôt qu'à augmenter. Ce qui fait qu'il est nécessaire d'inclure le mois de février—bien que les banquiers ne se prévaillent guère de l'avantage—c'est qu'il convient que les banques sachent qu'elles ne courent aucun risque en mettant en circulation tout le papier-monnaie qu'elles peuvent durant la période d'urgence. Elles tiennent à être raisonnablement sûres de la rentrée, car le papier-monnaie échappe à leur contrôle dès qu'il se trouve en circulation.

L'expérience nous a appris que si l'on fait expirer la période d'urgence à la fin de janvier, les banques hésiteront à pourvoir à la circulation en décembre, s'exposant ainsi à se trouver en défaut et, partant, à payer l'amende. Je dois dire que j'en ai mis quelques-unes à l'amende en septembre dernier. Il s'agissait, à vrai dire, d'un défaut d'attention de leur part relativement à un léger excédent de circulation; mais nous fûmes néanmoins obligés de les mettre à l'amende—et il convenait d'agir de la sorte. Il est donc nécessaire, non parce que la circulation est plus grande à cette époque de l'année, d'inclure

le mois de février, mais afin de donner une durée suffisante à la période de la rentrée.

M. MACLEAN (Halifax): Le chiffre de l'émission n'est pas augmenté?

M. WHITE (Leeds): Voici ce que j'ai fait: par l'article 2, les chartes des banques sont continuées en vigueur jusqu'au premier jour de juillet 1913; l'annexe donne les noms de toutes les banques, et je dois dire qu'elle est en tous points semblables à celle qui se trouve dans la loi par laquelle fut prolongée, l'an dernier, la durée de la charte des banques.

Quant à l'article 4, celui auquel le représentant d'Halifax (M. Maclean) semble vouloir tout particulièrement faire allusion, la seule modification qu'il porte a trait aux dates; c'est-à-dire que le 1er septembre est substitué au 1er octobre, et le 1er février au 1er janvier. Mais au lieu d'insérer une courte disposition se rattachant à l'article 51, nous avons cru devoir reproduire cet article et l'article 147a tels qu'ils se trouvent dans la loi des banques, sauf en ce qui concerne ces modifications-là.

M. LEMIEUX: Sans vouloir devancer aucune des déclarations que le ministre pourrait faire sur le sujet dont je veux parler, je crois qu'il n'est pas hors de propos d'appeler son attention sur ce que le fort courant d'opinion qui se manifeste en ce pays—je ne dirai pas qu'il est sage ou mal avisé, et les banquiers eux-mêmes, du moins ceux que j'ai eu l'occasion de rencontrer, ont là-dessus des convictions bien arrêtées—signifie que lorsque viendra le moment de refondre la loi des banques, il faudra arrêter des dispositions en vue de faire surveiller ces institutions par des inspecteurs de l'Etat.

La question me touche d'assez près, puisque je représente un comté où la déconfiture d'une banque, de la banque de Saint-Hyacinthe, a fait perdre de l'argent à un grand nombre de personnes et les a mises dans une situation très fâcheuse, plusieurs d'entre elles se trouvant à peu près ruinées. De tels faits expliquent le sentiment qui se manifeste en ce pays en faveur d'une plus étroite surveillance des banques par les soins de l'Etat. Je sais que certains banquiers des plus huppés s'y opposent; aussi me borné-je à signaler au ministre le sentiment qui existe en certaines parties du pays. Si mon honorable ami déclare que nous devons avoir confiance en nos institutions financières, il n'en devrait pas moins exister quelque moyen d'exercer sur les banques une surveillance plus étroite que par le passé.

M. WHITE (Leeds): Je suis bien aise que l'honorable député (M. Lemieux) ait soulevé cette question. Il va sans dire que nous l'avons étudiée, mais il ne s'ensuit pas que nous ayons pris une détermination

M. WHITE (Leeds).

en la matière. Il n'est pas de loi plus importante que celle des banques; et si nous n'avons pas déposé à cette session de projet de loi tendant à la modifier, c'est que je me suis rendu compte de son extrême importance et du besoin qu'il y a d'étudier la question avec le plus grand soin.

Un certain nombre de nos banques ont fait faillite; mon honorable ami (M. Lemieux) a lui-même mentionné tout particulièrement l'une de ces institutions malheureuses. Au moment de refondre la loi des banques, il faudra tenir compte de ces faillites et des causes qui les ont provoquées. C'est mon intention de déposer, dès le début de la prochaine session, un projet de refonte de la loi des banques que je soumettrai à une étude approfondie. Nous aurons alors pour l'examiner le temps qui nous a manqué à la présente session. Nous pourrions discuter la question sous toutes ses faces, y compris le détail sur lequel mon honorable ami vient d'appeler mon attention.

L'honorable député dit qu'il n'a pas d'opinion bien arrêtée à cet égard. Je le prie de vouloir bien y songer. La question de l'inspection des banques canadiennes par les soins du Gouvernement fait surgir de bien graves problèmes. Tout d'abord, nous avons le système des succursales, et puis notre territoire est très vaste: en troisième lieu, certaines de nos banques comptent parmi les plus importantes du monde entier; elles ont des succursales depuis le Yukon jusqu'à Halifax, sans compter celles qu'elles possèdent en d'autres pays, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, au Mexique et aux Antilles. Mon opinion n'était pas encore définitivement formée à cet égard, je n'ai pu prendre de décision. Je prie donc mon honorable ami (M. Lemieux) de songer à tout ce qu'impliquerait l'inspection d'un système de banque comme celui que nous avons au Canada.

Il y a encore autre chose à considérer. Nous avons un service d'inspection des compagnies d'assurance. Mais ces compagnies et les autres institutions de même nature ne sont autorisées à faire de prêts ou de placements que sur des garanties dont la valeur peut aisément être constatée; comme elles ne font pas de prêts sur la garantie de billets à ordre, il n'est guère difficile de se rendre compte de la valeur des titres qu'elles acceptent pour garantir le placement de leurs fonds. D'autre part, les banques sont essentiellement instituées pour faire le prêt sur billet, sur la garantie individuelle. Aussi quand mon honorable ami aura songé au nombre des banques et à tout ce que mettrait en jeu l'inspection de notre système de banque, il s'apercevra, j'en suis sûr, que la question mérite d'être étudiée avec autant de soin que d'impartialité, en tenant compte des diverses choses que je viens de mentionner. Tel est, pour l'heure,

mon sentiment à cet égard. Lorsque nous déposerons le projet de loi portant refonte de la loi des banques, mon honorable ami (M. Lemieux) se sera peut-être formé une opinion plus précise sur le sujet, et je serai alors enchanté de savoir ce qu'il en pense.

M. LEMIEUX: Puisque j'ai mentionné la banque de Saint-Hyacinthe, je me permettrai de demander à l'honorable ministre (M. White) si, après s'être reporté aux archives du ministère, il ne pourrait pas revenir sur sa décision à l'égard de l'institution d'une enquête sur les affaires de cette banque. Certains de mes commettants que la question intéresse ont très fortement insisté auprès de moi pour obtenir qu'une enquête fût instituée. Ce n'est pas qu'il y ait eu manœuvres frauduleuses dans l'affaire de cette banque—loin de là; la banque comptait parmi ses directeurs et ses actionnaires des hommes tenus dans la plus haute estime—mais les personnes dont je parle seraient plus contentes et seraient mieux disposées à l'égard de nos banques si on leur fournissait l'occasion de se bien rendre compte des circonstances qui ont abouti à la déconfiture de cette banque-là.

Autre point: on sait qu'il existe à Montréal certaines compagnies de trust qui font la banque à titre d'industrie auxiliaire. Je me rappelle que l'an dernier le Gouvernement fédéral a dû mettre son veto à certaine loi de la législature de Québec et à une autre que la législature du Manitoba avait votée, parce qu'elles autorisaient d'une manière implicite les compagnies de trust à faire les affaires de banque. Je ne vise pas le Royal Trust ni aucune des grandes institutions qui, dans leurs affaires, on le sait, se conforment scrupuleusement à la loi, mais certains établissements d'importance secondaire, que je m'abstiendrai de nommer parce que je ne veux pas leur nuire, qui se livrent à des opérations de banque. J'appelle donc l'attention du ministre sur le fait que ces établissements font des affaires de banque au détriment des banques régulièrement établies.

M. WHITE (Leeds): Ces compagnies ont-elles obtenues leur charte de la législature provinciale ou du Parlement fédéral?

M. LEMIEUX: J'ai demandé le dépôt d'un dossier au sujet de deux de celles que j'avais en vue, mais ce dossier ne servit qu'à m'apprendre qu'il n'y a pas de papiers ici; d'où j'ai conclu que les chartes ont dû être obtenues de la législature provinciale. Cela, toutefois, n'empêche pas le Gouvernement fédéral de faire voter une loi interdisant à ces compagnies de faire la banque. La question viendra probablement sur le tapis à la prochaine session, lorsque le ministre aura déposé son projet de loi concernant la banque. Pour l'instant, je me borne à signaler le fait.

M. WHITE (Leeds): Si la question vient sur le tapis, il va sans dire que nous la mettrons à l'étude. Si la compagnie dont parle l'honorable député a été autorisée par la législature provinciale, il resté à savoir si elle fait affaires contrairement à la constitution, il sera facile d'y obvier en portant l'affaire devant les tribunaux de la province. Cette manière d'intervenir me paraît la plus simple.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) répondait tantôt à mon collègue de Rouville (M. Lemieux) sur la question de l'inspection des banques, et sans énoncer d'opinion, donnait plutôt à entendre qu'une telle inspection serait assez illusoire. Les renseignements que j'ai à ce sujet me portent à dire que cette inspection offrirait une réelle garantie au public. Toutfois, je tiens à faire observer que plusieurs de nos banques ont fait faillite en dépit de toutes les mesures de précautions prises à cet égard, et bien que nous pensions posséder un système de banque très parfait. Il est bon de remarquer que toutes les faillites de banque ont eu lieu après l'envoi au ministre des Finances des rapports prescrits par la loi, ce qui démontre que ces rapports étaient faux et mensongers.

Je considère que le ministre des Finances pourrait faire en sorte que la vérification des rapports fût faite par les banques elles-mêmes, qui seraient tenues d'en établir l'exactitude, et qu'il pourrait amender la loi des banques de façon à ce qu'elle offre une protection nouvelle contre les faillites. Si le ministre des Finances, au moment où il reçoit le rapport que la banque est tenue de lui transmettre, avait quelque raison de supposer que ce rapport n'est pas rigoureusement conforme aux faits, il pourrait contraindre la banque à prouver que l'état fourni par ses officiers est exact. Par ce moyen, on pourrait, je crois, prévenir bien des malheurs.

M. WHITE (Leeds): Je suis bien aise d'entendre ces observations de mon très honorable ami sur un sujet auquel il a sans doute eu l'occasion de réfléchir longuement. Lorsqu'il s'agira de la refonte de la loi des banques, nous devons considérer deux ou trois points en vue de prévenir les faillites autant que faire se peut—car on ne saurait jamais réussir complètement à prévenir la fraude. Tout d'abord, il me semble qu'il y aurait lieu de modifier la loi en ce qu'elle a trait à l'organisation des banques, de faire en sorte que l'intérêt des futurs actionnaires et du public soit mis à l'abri des machinations des promoteurs. Ainsi, certaine petite banque canadienne n'était pas née via-

ble, pour ainsi dire, parce que les promoteurs avaient fait des dépenses excessives. C'est un inconvénient auquel on pourrait parer, je crois. Vient ensuite la question de l'administration et de l'exploitation de la banque; l'inspection faite par des fonctionnaires de l'Etat, par des auditeurs ou autrement tendrait pour le moins à empêcher les officiers de la banque de se rendre coupables de quelque méfait, fraude ou acte criminel.

Je crois que l'on pourrait insérer dans la loi un amendement susceptible d'aider à prévenir les faillites du genre de celle de la Farmers' Bank.

On pourrait aussi rendre passible d'amende la négligence flagrante de ceux qui sont chargés de veiller à la bonne gestion des affaires de la banque. La responsabilité de certains employés peut être plus grande que celle d'autres. En légiférant en pareille matière, il importe de veiller avec un soin extrême à ce qu'il ne soit commis d'injustice à l'égard de personne. Cependant, à tout prendre, je considère que l'on pourrait apporter à la loi d'utiles modifications dans le sens que je viens d'indiquer. Je ne fais pas de promesse—car avec le temps, chacun est exposé à changer d'avis—mais je compte me trouver en mesure, à la prochaine session, de déposer un projet de loi susceptible d'assurer au public une somme fort raisonnable de protection sous ces divers rapports. Au moment de refondre la loi, je tiendrai compte de tous les points que l'on a signalés à mon attention.

M. LEMIEUX : Je veux qu'il soit bien compris que, pour ce qui me concerne, je m'abstiens d'énoncer toute opinion au sujet de l'inspection des banques par les soins de l'Etat. J'ai simplement voulu faire observer que le public, surtout depuis les faillites de ces dernières années, est plutôt favorable à ce mode de surveillance. Je suis de ceux qui, en ce qui concerne les affaires de banque, considèrent qu'il faut user de prudence. La question s'étant posée dans mon propre comté à la suite de la faillite de certaine banque, j'ai pensé qu'il convenait d'inviter le ministre à énoncer son opinion.

M. J. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville); (texte) : Monsieur le président, j'étais loin de croire que le sujet que l'on discute en ce moment viendrait devant la Chambre aujourd'hui, et comme dans les dernières années je me suis intéressé d'une façon toute particulière à cette importante question de la revision de notre loi des banques, je ne crois pas devoir laisser passer cette occasion sans faire quelques observations.

Vu que le Gouvernement avait décidé de ne pas toucher à la loi des banques pendant les deux dernières années, à la suggestion de l'honorable ministre des Finances d'alors (M. Fielding), j'ai cru devoir différer

M. WHITE (Leeds).

la discussion d'un bill que j'avais soumis à la Chambre, il y a deux ans, pour amender l'acte des banques de façon à remédier aux déficiences que nous avons constatées depuis un grand nombre d'années.

Je suis revenu à la charge cette année en essayant de présenter un bill que j'ai dû abandonner sur la décision de l'Orateur, qu'un bill de cette nature, pouvant affecter nos lois sur le commerce, devait être précédé d'une résolution. J'ai en conséquence mis sur le Feuilleton de la Chambre une résolution que j'aurais discutée si toutefois le Gouvernement avait décidé de soumettre cette année, une loi pour la revision générale de la loi des banques.

Monsieur le président, comme tout le monde le sait, l'attention publique est fortement concentrée sur la nécessité d'améliorer notre système et est désireuse de voir introduire des réformes qui empêcheront la répétition des désastres financiers dont nous avons été témoins depuis vingt ans.

Si l'on me permet d'exprimer mon opinion, je soumettrai à cette Chambre qu'avec notre système actuel, les actionnaires ne sont pas suffisamment renseignés sur les opérations des banques dont ils font partie; j'ajouterai qu'ils sont des membres absolument passifs qui ne vont même pas aux assemblées générales pour l'élection des directeurs, se contentant presque toujours de voter par procurations confiées à des personnes qui expriment souvent des opinions contraires à celles de leur mandant. Le seul moyen que l'actionnaire a maintenant à sa disposition, pour se renseigner sur la situation financière de sa banque, consiste dans la lecture du rapport fait annuellement par le gérant, rapport qui ne se compose que de chiffres sans explications, et absolument incontrôlables; et je soumetts qu'il est impossible pour qui que ce soit de pouvoir se rendre compte à la lecture de ces rapports. Même, il est constant que le Gouvernement est continuellement trompé avec ce système, et il est impossible qu'il en soit autrement. Je dis donc qu'il y a beaucoup d'améliorations à faire pour remédier à cet état de choses.

Si nous examinons la loi des banques, nous arrivons à la conclusion que l'intention évidente du législateur était de faire en sorte que le Gouvernement fût en état de contrôler la situation financière de nos banques. Il suffit pour s'en convaincre de lire les articles 112, 114 et autres. L'inefficacité de la législation actuelle pour atteindre ce but est cependant démontrée d'une façon péremptoire.

Il est donc de notre devoir de donner toute notre attention à la recherche de réformes pour remédier au mal qui existe, réformes que l'opinion publique réclame avec instance depuis longtemps.

Voici quelques-unes des réformes que je croirais nécessaires: Nous pourrions d'abord décréter qu'à l'assemblée générale annuelle pour l'élection des directeurs, le gérant soit

tenu de donner un état détaillé des opérations de la banque, de nature à faire connaître la vraie situation financière de l'institution et à renseigner les actionnaires sur les prêts et avances faits à toute personne, société ou corporation, si ces prêts excèdent disons dix, quinze ou vingt mille piastres; faire connaître les garanties obtenues par la banque pour tels prêts ou avances. Par ce moyen les actionnaires seraient en état de pouvoir juger de la sagesse, de la prudence et de la compétence des directeurs et seraient en état de pouvoir faire un choix judicieux.

N'avons-nous pas constaté un état de chose épouvantable dans presque toutes les faillites de banques qui se sont produites depuis un certain nombre d'années? Et dans presque tous les cas, la cause en a été que des prêts énormes avaient été faits sans prendre même les précautions élémentaires pour garantir ces prêts.

Je comprends que l'on récriminerait et que l'on prétendrait qu'il n'est pas juste de dévoiler l'état financier des individus ou des corporations. Aux grands maux les grands remèdes, et il importe peu que certains individus souffrent quand il s'agit de l'intérêt général de la communauté. Comment celui qui obtient mon argent pourrait-il raisonnablement se plaindre que j'exige de connaître sa situation financière? Pour la perturbation qui pourrait se produire à l'origine, il s'établirait après quelques années, un système qui relèverait nos institutions financières, raffermirait la confiance du public considérablement ébranlée, et, par conséquent, constituerait un bienfait pour toute la population.

De plus, monsieur le président, je crois que l'on devrait amender notre loi de façon à ce que les directeurs n'aient plus le pouvoir discrétionnaire comme ils l'ont aujourd'hui, de pouvoir annuler les transports d'actions ou parts de banques, si l'acquéreur ne paye pas le montant partiel exigé par la loi dans les trente jours de l'acquisition. Les directeurs devraient être obligés de annuler dans ces cas. Nous écarterions ainsi les actionnaires prête-noms ou insolubles, et nous n'aurions plus le spectacle d'actionnaires pour des montants de \$100,000 qui ont toujours été des insolubles, et les déposants auraient ainsi plus de garantie d'être remboursés de leurs dépôts.

Une autre amélioration, de moindre importance cependant, serait de faciliter la tenue d'assemblées générales spéciales des actionnaires en réduisant le nombre d'actionnaires requis, ainsi que le montant d'actions dont ils doivent être porteurs pour pouvoir provoquer telles convocations.

Enfin, monsieur le président, j'arrive à la question la plus importante; la nécessité de la création d'un système d'inspection des banques par l'Etat. Comme toutes les mesures radicales, je comprends que celle-ci soulèverait beaucoup d'objections; et l'on

prétendrait que l'inspection serait très difficile d'application.

La faillite d'une banque, dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, m'a porté naturellement à donner une attention plus qu'ordinaire à cette question de la nécessité de réformer notre loi des banques. J'ai eu occasion d'en parler souvent avec des gens très renseignés sur le sujet, et la principale objection qu'on m'a apportée, était qu'une inspection pour être efficace, devrait être faite aux bureaux-chefs et aux succursales simultanément, c'est-à-dire au même jour et à la même heure; et l'on me citait comme exemple la banque de Montréal, avec ses 200 succursales. Il faudrait, disaient-ils, 200 inspecteurs, rien que pour faire l'inspection de la banque de Montréal. C'est une objection sérieuse, certainement et qui constituerait une difficulté presque insurmontable si l'on pouvait démontrer que l'inspection, pour être effective, doit être faite aux bureaux-chefs et aux succursales. Mais, monsieur le président, je suis d'opinion qu'on pourrait atteindre le but en faisant faire au bureau-chef une bonne inspection par un expert comme nous en avons certainement dans le pays; car on sait que les succursales sont obligées de faire un rapport annuel, mensuel, et je dirai même quotidien au bureau-chef, où par conséquent l'inspecteur pourrait trouver tous les renseignements qui lui seraient nécessaires. Cet inspecteur devrait tenir secret le résultat de ses observations qu'il ne pourrait communiquer qu'au ministre des Finances, lequel, après examen, pourrait, s'il le juge à propos, en donner connaissance à l'association des banques.

J'ajouterai, monsieur le président, que la nomination d'un tel inspecteur produirait un effet salutaire, par le seul fait que nos banques sauraient qu'elles doivent être inspectées, comme le seul fait de l'existence d'officiers de douanes sur les trains ou sur les bateaux empêche un grand nombre de gens de faire de la contrebande.

Voilà, monsieur le président, les quelques observations que je désirais faire et que je soumetts à la considération des honorables députés de cette Chambre.

M. DEVLIN: Pendant que la Chambre est saisie de la question de l'inspection et de la gestion des banques, je désire rappeler au ministre des Finances, (M. White) que le bruit court au Canada que les banques canadiennes se servent d'une forte partie de leurs fonds pour développer les industries et construire les voies ferrées des Etats-Unis. Je ne suis pas prêt à dire si ce bruit est fondé. Je demanderais au ministre s'il sait s'il en est ainsi et si les déposants ont des garanties lorsque les fonds qui leur appartiennent peuvent prendre le chemin des Etats-Unis.

M. WHITE (Leeds): Je ne sais pas à quoi l'honorable député fait allusion. On

ne m'a aucunement fait observer que les banques font des prêts considérables aux Etats-Unis. Mon honorable ami parle-t-il des opérations que les banques canadiennes font dans la ville de New-York.

M. DEVLIN: Le bruit circule au Canada, et il était très répandu pendant la dernière élection, que les banques établies de ce côté-ci de la frontière envoient des fonds à différents endroits des Etats-Unis et les placent dans les entreprises américaines—par exemple, dans la construction de nouveaux chemins de fer à Cuba.

M. McCRANEY: Au cours de la dernière élection, un libéral marquant de l'Ouest a déclaré que l'une des principales banques du Canada fournissait les fonds nécessaires à l'exportation de plus de la moitié de la récolte de coton des Etats-Unis. J'ai vu une lettre que l'inspecteur de la banque lui avait adressée pour lui apprendre que cette assertion était fausse, et que la banque en question n'avancait pas plus du quart des fonds consacrés à l'exportation du coton américain. Je crois que c'est inspiré par un motif semblable que l'honorable député demande si le gouvernement a connaissance de tels placements.

M. WHITE (Leeds): Je ne connais pas la somme placée dans les opérations de bourse par les banques du Canada. Mais, mon honorable ami en ayant parlé, je ferai une observation sur ce sujet. On s'est beaucoup trompé sur la nature des opérations des banques canadiennes à New-York et dans d'autres villes où nos grandes banques ont des succursales. Tous les hommes d'affaires de cette Chambre savent que le premier devoir d'une banque c'est de tenir des fonds disponibles, c'est-à-dire de maintenir une petite réserve pour se prémunir contre les courses inopinées et faire face au jour le jour aux exigences ordinaires de leur commerce.

Les banques pourraient posséder tous leurs fonds de réserve en or ou en billets fédéraux qui sont échangeables contre de l'or; mais, dans ce cas, il saute aux yeux qu'elles ne retireraient pas d'intérêt. Autrement dit la réserve or ou réserve légale est improductive. Elles gardent un peu d'or et beaucoup de monnaie légale dans leurs coffres, mais cette partie de leur actif ne rapporte rien. Si les grandes banques sont obligées d'envahir New-York et d'y faire des prêts c'est que cette ville est la place d'Amérique sur laquelle elles peuvent placer leurs fonds de réserve et conserver leur disponible.

A New-York, un prêt à demande est un prêt à demande. Ce marché est vaste. Je ferai observer à la Chambre que le taux de l'intérêt est presque toujours bas sur la place de New-York. Il peut être beaucoup plus bas qu'au Canada. Ici, le taux ordi-

M. WHITE (Leeds).

naire de l'intérêt sur les prêts à demande est de 5 à 6 p. 100, tandis qu'à New-York les prêts à demande ont souvent lieu à 1½ ou 2½ p. 100, selon les circonstances.

On dit fréquemment que ces banques, au lieu de faire des prêts à demande à New-York, devraient en faire au Canada. Elles font beaucoup de prêts à demande au pays et obtiennent le taux d'intérêt plus élevé dont j'ai parlé; mais, afin que cette partie de leur réserve soit disponible, elles doivent se rendre sur un marché plus vaste que celui de Montréal ou de Toronto et, au lieu de conserver la réserve qu'elles croient nécessaire pour se prévenir contre les éventualités, elles peuvent en placer une partie sur un plus grand marché, comme celui de New-York sur ce continent, et ces placements immédiatement réalisables peuvent en un jour revenir au pays pour faire face aux exigences auxquelles les banques sont soumises.

Quant aux opérations à la bourse du coton, toutes les grandes banques qui font des affaires dans le monde entier, telles que les banques d'Europe, d'Angleterre et de New-York, font des opérations de bourse. Ces opérations sont légitimes. Je ne connais pas le chiffre de leurs placements à la bourse du coton, mais ces placements ont lieu en vue de l'objet que j'ai indiqué.

Toutes les grandes banques ont des succursales à New-York, et surtout à Londres, pour y conduire cette partie de leur commerce qui a trait au maintien de fonds disponibles et à l'achat et à la vente des valeurs de bourse. De fortes sommes sont constamment inscrites au crédit du Canada et des banques canadiennes en Grande-Bretagne. Il faut les apporter ici. Sans les opérations de bourse, il faudrait les faire venir en monnaie d'or.

Je crois qu'on a beaucoup critiqué les opérations des banques canadiennes à l'étranger parce qu'on ne les comprenait pas. Il est très probable qu'il y a eu des abus. Il est fort possible que, tentées par le taux plus élevé de l'intérêt, quelques banques soient sorties du cadre des opérations ordinaires que j'ai décrites.

Je n'ai pas mission de défendre les banques, mais, je crois que, règle générale, cette pratique de leur part est sage, non pas, certes, afin de priver le négociant ou le cultivateur du Canada des fonds qu'elles doivent raisonnablement lui fournir pour leur permettre de faire face à leurs obligations, mais afin de maintenir leur disponible de la façon que j'ai indiquée. Autrement dit, pour les besoins de leur commerce régulier, elles doivent avoir des fonds à New-York et à Londres. C'est de bonne politique de leur part, notez-le bien, car si les banques du Canada plaçaient tous leurs fonds au Canada où, je le répète, il n'y a pas d'emprunteurs à demande, et si elles

ne conservaient pas leur réserve à l'état disponible, elles n'auraient aucune planche de salut dans les temps de détresse.

Nos banques sont parmi les plus solides de l'univers et conduisent leurs affaires précisément de la même manière que les plus grandes du monde, c'est-à-dire qu'elles ne prêtent qu'une partie de leurs fonds aux négociants, aux cultivateurs et autres classes de la population, et qu'elles gardent une juste quote-part de leur réserve pour pouvoir en disposer lorsque le besoin s'en fait sentir.

Il peut y avoir des abus relativement aux prêts à demande, mais je crois qu'en somme les banques du Canada tentent de répondre aux exigences de la situation et que, malgré la faillite de certaines petites banques, elles sont une cause d'orgueil pour les Canadiens.

Le système des succursales, adopté par quelques-unes des plus grandes banques de la Grande-Bretagne, a donné des résultats satisfaisants, et notre système est calculé sur celui-là. Je ne suis pas prêt à dire si un jour viendra où il faudra restreindre le nombre des succursales ou des agences. Il n'en est pas question à l'heure actuelle.

M. DEVLIN: Je veux qu'on comprenne bien que je ne m'oppose pas à ce que les banques canadiennes envahissent le territoire américain. Je suis parfaitement d'avis que les banques canadiennes fassent des affaires avec les Américains, que tout le monde soit libre d'en faire autant. Je voulais seulement savoir si elles avaient cette faculté et quelles sont les garanties des déposants.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Lorsque les banques ouvrent des succursales en différents lieux au Canada elles désirent, si je comprends bien, recevoir dans chaque succursale des dépôts équivalant à peu près aux sommes prêtées, et je crois qu'en général les dépôts et les prêts s'équilibrent. Le ministre peut-il me dire si cette pratique est suivie aux Etats-Unis lors de l'établissement des succursales? Fait-on en sorte que les prêts commerciaux usuels—indépendamment des prêts à demande—égaient à peu près le chiffre des dépôts? Dans ce cas, serait apaisé le mécontentement et dissipé le malentendu qui règnent jusqu'à un certain point au Canada au sujet des opérations des banques canadiennes aux Etats-Unis, car on croit évidemment que les opérations qu'elles font là-bas diminuent la somme qu'elles ont à prêter ici.

M. WHITE (Leeds): A mon sens, les banques canadiennes ne font pas à New-York, par exemple, un commerce de banque dans l'acception ordinaire de ce mot. Elles ont des agences à New-York mais n'y reçoivent pas de dépôts. Ce ne sont

pas des banques aux termes de la loi des Etats-Unis où il se fait très peu de commerce de banque dans les succursales, comme nous le savons. Lorsque les banques canadiennes sont représentées dans le grand état de New-York, elles se bornent au genre d'affaires que j'ai indiqué, qui consiste à prêter leurs fonds de réserves, à un taux très inférieur à celui qu'elles pourraient obtenir au Canada, afin de pouvoir faire revenir l'argent au pays, lorsque le besoin s'en fera sentir, et aussi afin de faire les opérations de bourse dont j'ai parlé.

Nos banques ne font pas, dans leurs bureaux des Etats-Unis, le même genre d'affaires qu'au Canada. En temps ordinaire le taux d'intérêt (2 à 2½ p. 100) qu'elles peuvent exiger à New-York pour le prêt de leurs fonds de réserve est beaucoup plus bas que celui qu'elles obtiendraient au pays où le taux courant est de 5, 6 ou 7 p. 100. Elles n'agissent ainsi qu'à l'égard de leur réserve qu'il ne serait pas prudent de prêter à long terme à leurs clients canadiens habituels aux taux plus élevé qu'elles pourraient exiger. Ce n'est que la réserve qui fait l'objet des prêts à demande dans de grands centres comme New-York.

D'après ce que je connais de l'organisation du commerce de banque canadien, je suis porté à croire que nos banques désirent répondre aux exigences de la situation qui règne au Canada. Etant donné notre système de succursales, elles reçoivent des dépôts en différents lieux et, selon moi, la plupart désirent répondre aux besoins du commerce dans l'endroit où elles acceptent des dépôts. Naturellement, leurs opérations varient à différentes époques de l'année. Des dépôts sont recueillis dans tous les coins du pays et peuvent servir là où le besoin est plus pressant à un moment donné, par exemple, lors du transport des récoltes, et revenir ailleurs lorsque les circonstances l'exigent. L'argent que les banques recueillent au Canada est rendu disponible afin qu'il puisse passer d'un endroit à l'autre, au besoin.

Autant que je puis en juger, les banques canadiennes n'épargnent rien pour faire face à la situation au pays, parce que c'est là la partie la plus lucrative de leurs opérations, si ce n'est pas un autre motif. Elles transportent une partie de leur réserve dans ces grandes villes, afin d'être prêtes en cas de besoin.

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

ADOPTION D'UN PROJET CONCERNANT LES CAISSES D'EPARGNES DE QUEBEC.

Le bill (n° 170) tendant à modifier la loi des caisses d'épargnes de Québec est lu une 2e fois, délibéré en comité général, rapporté, lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UNE SUBVENTION A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La Chambre se déclare en comité général pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser, en sus des sommes maintenant payables en vertu de la loi, le paiement, à la province de l'île du Prince-Edouard, d'une allocation annuelle de cent mille dollars, dont une moitié deviendra payable le premier de juillet, et l'autre moitié le premier jour de janvier de chaque année, à compter du premier juillet mil neuf cent douze.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre aura-t-il la bonté de donner des explications?

M. WHITE (Leeds): Je suppose qu'à cette étape de la discussion, il me suffira de dire que ce projet de résolution est l'avant-coureur d'un bill qui accordera à l'île du Prince-Edouard une subvention additionnelle de \$100,000 par année, qui ne sera pas assignée à une fin particulière, mais qui constituera une somme globale. A l'heure qu'il est, la province reçoit des octrois se chiffrant par \$281,931.88. Au mois de février de l'année courante, le premier ministre et d'autres membres de l'exécutif de l'île du Prince-Edouard ont fait des représentations au Gouvernement et lui ont demandé une subvention plus élevée. Ils ont exposé plusieurs motifs qui, à leur avis justifieraient l'augmentation de la subvention, et j'ai déposé sur le bureau le mémoire qu'ils ont remis au Gouvernement dans cette circonstance, ainsi que des tableaux indiquant la situation financière de la province, ses recettes et ses dépenses et une partie de son actif.

Après avoir examiné les revendications soumises de la part de l'île du Prince-Edouard, tenu compte de sa situation financière, de la diminution de sa population et de sa situation générale, le Gouvernement a décidé qu'il serait légitime, juste et équitable d'augmenter de \$100,000 la subvention annuelle accordée à l'île du Prince-Edouard. Je le répète, nous n'avons pas cherché à répartir cette somme entre différents comptes; nous avons décidé que les motifs que nous avons examinés avec les autorités provinciales, et nul autre, justifiaient l'augmentation de la subvention.

On a toujours considéré que la situation de l'île du Prince-Edouard est unique et, après avoir moi-même examiné attentivement la question j'ai tiré la conclusion que cette province a beaucoup souffert parce qu'elle n'a pas reçu jusqu'à présent une subvention suffisante, ainsi que je me crois en état de le prouver de manière à en convaincre la Chambre. Les habitants

de l'île ont toutes les qualités qui distinguent leurs concitoyens des autres parties du Canada, et il est souverainement regrettable que leur nombre diminue et que leurs services publics ne sont pas sur un meilleur pied qu'ils l'ont été autrefois à cause de l'insuffisance du revenu.

Sir WILFRID LAURIER: La seule chose que je tenais à savoir aujourd'hui c'est le motif de la conduite fort anormale que mon honorable ami se propose de tenir. Dans le présent cas, nous dérogeons à la coutume qui a été suivie. Je croyais que, en 1907, lorsque nous avons remanié les subventions des provinces et établi une nouvelle base de paiements, nous avions définitivement réglé cette question.

Dans le moment, je n'ai pas d'avis à exprimer. J'ai lu avec quelque attention le mémoire préparé pour le Gouvernement par les autorités provinciales de l'île du Prince-Edouard.

Il énumère une infinité de titres à cette subvention additionnelle, mais je dois dire que quelques-uns de ces titres n'ont aucun poids à mes yeux. Ils sont vraiment trop tirés par les cheveux. L'unique raison qui m'ait frappé—et ce n'est pas une raison constitutionnelle, ni une raison légale, mais une simple raison d'équité—c'est que l'île du Prince-Edouard n'a pas retiré d'avantages de l'union.

Depuis quelques années, sa population a considérablement diminué et la province a rétrogradé, au lieu d'avancer. Son commerce a été détourné de son cours naturel—je ne devrais peut-être pas dire de son cours naturel, mais du cours qui lui a été tracé—et à la longue il a souffert. C'est là la seule excuse de la conduite de mon honorable ami. Je lui dirai qu'il tournera un feuillet important de nos annales s'il nous ramène à l'état de choses qui existait jadis quand les provinces importunaient constamment les autorités fédérales pour obtenir des conditions meilleures. Cependant, je n'insisterai pas davantage sur ce sujet aujourd'hui.

M. WHITE (Leeds): Je ne suis pas d'accord avec mon très honorable ami à dire qu'il n'y a pas, pour suivre cette ligne de conduite, d'autre excuse que la raison très plausible qu'il a mentionnée. Je crois que quelques-uns des titres de l'île du Prince-Edouard—je ne dirai pas tous—sont dignes d'un examen attentif. Il y en a un—je puis anticiper sur mon raisonnement jusqu'à ce point—il y en a un, dis-je, que la province a fait puissamment valoir et qui ne saurait être nié: elle est l'une des quatre provinces de la confédération qui n'a pas eu de domaine public. Les trois autres sont l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba.

Ces provinces ont des frontières rectilignes; elles n'ont pas eu de domaine public, pas de minéraux, pas de droits miniers.

Or, sans entamer une longue dissertation, je dirai que mon très honorable ami (M. Borden) a récemment fait voir ce que la propriété des terres publiques signifie pour les autres provinces, lorsqu'il a déclaré, au cours du débat sur l'agrandissement du Manitoba, que, en 1910, le Nouveau-Brunswick a perçu \$494,491.64 de recettes dites territoriales; que la Nouvelle-Ecosse a retiré \$662,710 en tout de ses mines et de ses terres publiques; que la province de Québec a accumulé un revenu de \$1,332,879 provenant de ses terres, forêts, mines et pêcheries; que la Colombie-Anglaise a retiré du domaine public plus de \$3,000,000 et Ontario, presque la même somme.

Dans quelle situation se trouve l'île du Prince-Edouard? Lors de l'union, cette province n'a reçu que 50 cents annuellement par tête pour certaines terres publiques. Or, en 1905, lorsqu'il a établi les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, mon très honorable ami leur a accordé \$1.50 par tête pour leurs terres publiques et nous avons dernièrement accordé les mêmes conditions au Manitoba pour des motifs d'équité et de justice.

C'est donc un puissant argument en faveur de l'île du Prince-Edouard que le fait qu'elle n'a jamais eu de domaine public et que son cas se trouve ainsi à différer de celui de toutes les autres provinces de la Confédération, sauf celles que j'ai nommées.

Il y a autre chose. L'île du Prince-Edouard a reçu \$50 par tête, en raison de ce qu'elle n'avait pas de dette, à cause de sa situation exceptionnelle et de son isolement. Autrement dit, elle a reçu \$4,700,000 de ce chef, ou plutôt l'intérêt de cette somme, moins les montants dont j'ai parlé et qui ont presque entièrement absorbé ce paiement. De ces \$4,700,000, l'île du Prince-Edouard a remis plus de \$3,000,000 pour le parachèvement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard qu'elle a cédé à l'Etat en pleine propriété.

Lorsque j'ai examiné le plaidoyer de l'île du Prince-Edouard, j'ai été pris d'enthousiasme, et il m'a semblé que, depuis l'union, cette province a été traitée durement et je crois que, si sa population périclitait, cela provient en grande partie de ce qu'elle a été privée de la subvention qu'elle aurait dû recevoir de l'Etat depuis la Confédération.

J'espère que je convaincrs la Chambre que la présente subvention a non seulement sa raison d'être, mais qu'elle est amplement motivée. J'ai confiance qu'une ère nouvelle luira pour la province lorsqu'elle recevra cette subvention plus forte.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. WHITE (Leeds) demande à présenter un bill (n° 178) décrétant le paiement d'une

subvention annuelle à la province de l'île du Prince-Edouard.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

Le bill (n° 165), déposé par M. Doherty, tendant à modifier le code criminel est lu une 2e fois et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

M. NESBITT: Le ministre (M. Doherty) aura-t-il l'obligeance d'expliquer brièvement le bill? Celui-ci n'a pas été distribué, apparemment.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): J'ai expliqué ce bill lorsque je l'ai déposé mercredi dernier, mais je me ferai un plaisir de l'expliquer de nouveau. Il est très simple. Il ne change en rien le principe de l'article du code criminel qui a été modifié par la loi de 1910 couramment désignée sous le nom de loi Miller.

M. LEMIEUX: Le ministre veut-il nous dire quelle est la loi actuelle et ce qu'elle sera après avoir subi la modification qu'il propose?

M. DOHERTY: Le paragraphe 2 de l'article 235 de la loi actuelle soustrait à la défense que contient la première partie de l'article 235 les paris faits sur le champ de course, à un meeting, d'une société constituée en corporation et sous la direction de cette société. A cet égard, tout ce qui est changé c'est qu'à l'avenir l'exemption ne s'appliquera qu'aux paris faits sur les champs de course d'une association constituée par une loi du Parlement ou de la législation de la province dont relève cette association. Sous le régime de la loi actuelle toute association possédant un champ de course profite de ces privilèges exceptionnels. Peu importe qu'elle détienne sa charte en vertu de lettres patentes ou d'une loi du Parlement ou de la législature.

M. NESBITT: Pourvu qu'elle soit déjà légalement constituée.

M. DOHERTY: Les associations déjà légalement constituées ne sont pas atteintes par ce bill. Mais nous demandons qu'à l'avenir les associations constituées par lettres patentes ne puissent pas se prévaloir de ce privilège. Si nous avons demandé ce changement, c'est que la loi régissant l'institution de ces associations par lettres patentes prescrit les conditions que devront remplir les pétitionnaires et, après l'accomplissement de ces conditions, permet au

secrétaire d'Etat d'émettre des lettres patentes. Le mot "peut" a été interprété comme obligeant le secrétaire d'Etat à émettre les lettres patentes dès que les conditions ont été remplies. Si cette interprétation est la bonne, comme je le crois, voici la situation: si une personne ou une réunion de personnes se conforme à la loi concernant les lettres patentes et désire être constituée en association pour l'exploitation d'un champ de course, elle peut exciper du privilège conféré par cet article du code pénal. L'objet du présent bill est d'obliger une association qui voudra jouir de ce privilège d'obtenir une charte au moyen d'une loi du Parlement ou d'une législature s'il s'agit d'une association provinciale. Si le bill devient loi, nulle association ne pourra jouir de ce privilège à moins que le Parlement, ou une législature, ne juge à propos de le lui accorder.

M. NESBITT: Le bill tend-il à prohiber les lettres patentes?

M. DOHERTY: Pour l'avenir. Nous ne touchons pas aux privilèges des associations déjà constituées. Le point que je viens d'expliquer est le plus important du bill. Il comporte aussi une modification du texte de la loi Miller au sujet du nombre des meetings de courses. Je n'ai aucun doute—du moins, j'ai tout lieu de croire—que le texte actuel de cet article signifie exactement ce que nous nous proposons de rendre plus clair encore. Cet article est ainsi conçu:

Toutefois, quant aux réunions et où seront tenues des courses, nulles pareilles réunions ne se continueront pendant plus de sept jours consécutifs à des jours pendant lesquels les courses peuvent avoir légitimement lieu, et de plus nulle pareille association ne tiendra en une année civile quelconque plus de deux réunions.

Le présent bill a pour objet de modifier cette disposition. La loi actuelle limite chaque association à deux réunions par année. L'amendement maintient cette restriction et ajoute qu'il ne sera pas tenu plus de deux réunions par année sur un même champ de courses. Il est bien vrai que la loi actuelle limite chaque association à deux réunions par année, mais rien n'empêche une association n'ayant pas de champ de courses de louer celui d'une autre association et d'y tenir également deux réunions par année. Sous le régime de la loi actuelle et les facilités que procurent les lettres patentes si trois ou quatre associations s'entendent pour tenir chacune deux réunions par année sur un même champ de courses on pourrait arriver, en poussant les choses assez loin, à avoir des courses presque sans interruptions pendant toute la saison. Je ne crois pas que la loi actuelle prête à cette interprétation. Il me paraît évident que les

M. DOHERTY.

réunions doivent avoir lieu sur le champ de l'association et sous sa direction. Même si son opinion est fondée, il n'y a pas de mal à rendre la chose plus claire. Je suis, informé qu'on a tenté—je ne dis pas qu'on a réussi—d'éluider la loi sur ce point.

Les seuls changements sont donc qu'à l'avenir les privilèges ne seront accordés qu'aux associations constituées par un acte du Parlement ou d'une législature, et que la restriction du nombre des réunions s'appliquera à chaque association et aussi à chaque champ de courses, de sorte qu'il ne pourra pas y avoir sur un champ de courses plus de deux réunions dans la même année, peu importe par qui ces réunions seront dirigées.

M. EMMERSON: Et il doit y avoir un certain intervalle entre chaque réunion.

M. DOHERTY: En effet, exactement comme sous le régime de la loi actuelle. Le bill ne tend qu'à augmenter les restrictions.

M. LEMIEUX: Je suis bien aise de l'apprendre, car plus il y aura de restrictions touchant les privilèges le mieux ce sera pour le public. Même dans les réunions les mieux dirigées, il se glisse toujours des individus peu recommandables. Ils n'y viennent pas, bien entendu, sur l'invitation ni même avec la permission des propriétaires du champ de courses ou des associations très respectables qui organisent ces réunions. A Montréal comme à Toronto, les courses attirent toujours un certain nombre de mauvais sujets et donnent lieu à des débauches au grand scandale des citoyens paisibles de nos grands centres. Je félicite l'honorable ministre de la Justice de ce qu'il fait pour rendre la loi plus sévère. Il y a cependant une chose dont l'honorable ministre n'est peut-être pas responsable personnellement, mais contre laquelle je dois protester. Au moment même où il dépose son projet de loi des lettres patentes sont accordées à deux associations. Cela me paraît un acte de favoritisme. Mon honorable ami connaît-il les noms de ces associations?

M. DOHERTY: Il y en a deux: le Jockey Club de London et l'association de courses et d'élevage. L'un a son siège social à London et l'autre à Toronto.

M. NESBITT: Je ferai observer que la loi actuelle accorde quatorze jours de courses par année. Le dernier article du bill permet deux réunions par année de trois jours chacune; cependant la loi parle de quatorze jours par année ce qui représente deux semaines.

M. DOHERTY: Cet article reproduit textuellement la loi actuelle. En ce qui concerne l'émission des lettres patentes, ce sont ces deux requêtes qui nous ont ouvert

les yeux sur la nécessité de ces prescriptions législatives.

Ainsi que je le disais tantôt, des voix très autorisées ont déclaré que la loi des compagnies à fonds social des lettres patentes ne reconnaît que des fonctions administratives au secrétaire d'Etat. Il s'ensuit que, lorsqu'une association de courses lui demande d'être mise par lettres patentes sous le régime des sociétés anonymes, il se trouve obligé d'accéder à la requête, si les pétitionnaires se conforment à toutes les exigences de la loi.

J'ai déclaré que des voix autorisées ont interprété la loi de cette façon, et je suis bien aise que le ci-devant secrétaire d'Etat (M. Murphy) soit présent, car je crois qu'il corroborera mon assertion. Les archives prouvent que, lorsqu'il exerçait les fonctions de secrétaire d'Etat, il s'est trouvé dans cette nécessité et s'est cru obligé d'émettre les lettres patentes. Je puis dire que je suis aussi d'avis qu'il ne pouvait pas faire autrement.

Il y avait deux requêtes conformes en tous points aux exigences de la loi des lettres patentes. Elles étaient pendantes depuis longtemps. Dans un cas, la requête a été présentée le 13 de juin 1910 et, dans l'autre, le 24 de septembre 1909. Nous étions en présence de ces deux requêtes. A notre avis, avis corroboré par les autorités que je citais tantôt et que le représentant de Rouville (M. Lemieux) partage complètement, si je ne me trompe, nous n'avions pas d'autre chose à faire que d'accorder ces requêtes ou de refuser d'obéir à la loi. Placés dans cette situation, nous avons songé à mettre fin à cet état de choses à l'avenir, et c'est ce que fait le présent bill. Nous concevons que nous ne pouvons refuser ce que la loi accorde à ceux dont les demandes sont régulières et qui, par conséquent, ont le droit absolu d'obtenir des lettres patentes. Pour ce faire, nous ne serions pas excusables de rendre la loi rétroactive. En ce qui concerne les reproches qu'on pourrait nous adresser au sujet de l'émission de ces lettres patentes, il saute aux yeux que le gouvernement ne pouvait faire autrement que de les émettre ou refuser de remplir ses obligations légales.

Cet état de choses ne nous semble pas à désirer et nous nous proposons d'y mettre fin par ce projet de loi. Cependant, cela n'empêche pas qu'il y avait, au sujet de ces deux requêtes, des droits acquis que nous n'avions pas raison de méconnaître.

M. LEMIEUX : Lorsque ces associations ont demandé des lettres patentes tout un émoi a été créé parmi le public à la nouvelle que le secrétaire d'Etat ne pouvait faire autrement que les émettre. Mon honorable ami ne croit-il pas que c'était une preuve évidente que l'opinion publique

était résolue à ne pas tolérer l'augmentation des nombre des champs de course?

Après l'adoption de la loi Miller, la nouvelle se répandit parmi le public qu'il n'y aurait plus de champs de course à moins que les associations n'obtissent leurs pouvoirs du Parlement lui-même. Je me rappelle bien dans quelles circonstances le représentant de Russell (M. Murphy) émettait ces lettres patentes; il ne pouvait pas faire autrement et se disculpait entièrement.

M. MACDONALD : Ce n'est pas lui qui les émettait; c'est l'ancien gouvernement.

M. LEMIEUX : Dans tous les cas il s'est parfaitement justifié devant le public, et il a démontré que la loi était faite de telle façon qu'elle lui imposait l'obligation, s'il voulait faire parfaitement son devoir, d'accorder ces lettres patentes. Mais deux associations ont demandé, il y a quelques jours, leurs lettres patentes.

M. DOHERTY : Elles ne les ont pas demandées il y a quelques jours; elles les avaient demandées il y a plus d'un an déjà, mais les lettres ont été accordées ces jours derniers.

M. LEMIEUX : Il est possible que les pétitions étaient devant le secrétaire d'Etat depuis un certain temps, et que les lettres patentes n'aient été émises que dans ces derniers jours. C'est l'émission des lettres patentes qui donne ses pouvoirs à l'association. Mais comme l'opinion publique est opposée à l'augmentation du nombre de ces associations, et s'est clairement prononcée dans ce sens lors de l'adoption du bill Miller par ce Parlement, mon honorable ami ne croit-il pas que ces deux associations qui sont arrivées à la dernière minute, et qui savaient probablement qu'une loi de ce genre allait être passée, n'auraient pas dû recevoir les mêmes privilèges, si ce sont des privilèges, accordés aux quelques associations déjà en existence, mais qu'on aurait dû les obliger à se présenter devant la Chambre afin de connaître son opinion, et voir s'il est bon que le nombre des champs de courses dans le Canada soit augmenté.

M. DOHERTY : Le vœu de l'opinion publique que l'honorable député dit s'être manifesté lors de l'adoption du bill Miller est, je crois, la plus entière justification de la loi que je propose aujourd'hui. Je n'ai pas besoin de dire que les membres du Gouvernement actuel étaient incapables à cette époque de se rendre au désir du public manifesté en cette occasion. Dès que nous fûmes en état d'agir nous nous sommes mis à l'œuvre et nous proposons au-

jourd'hui cette loi. Il est très malheureux d'avoir une loi faite de telle façon qu'elle ne réponde pas aux vœux d'une opinion publique éclairée. Nous mettons fin à cette situation malheureuse par ce bill. Mais dans l'intervalle, la loi était exactement telle que l'honorable député et moi-même admettent qu'elle était. Ces deux pétitions ont été présentées au secrétaire d'Etat qui est obligé d'après la loi d'émettre ces lettres patentes. Il y eut des retards, mais le fait de ces retards ne modifie en rien le droit des pétitionnaires d'obtenir ces lettres patentes. Je ne crois pas qu'un officier public comme le secrétaire d'Etat ait le droit de dire: bien que la loi m'oblige d'émettre ces lettres patentes, et bien qu'elle vous donne droit de les obtenir, je retarderai d'agir jusqu'à ce que nous, moi ou un autre, ayons fait modifier la loi de telle façon que ce droit vous soit enlevé.

Je ne crois pas que le secrétaire d'Etat aurait eu raison d'en agir ainsi. A sa place j'aurais certainement cru que je remplissais tout mon devoir envers la loi en vigueur alors, et envers l'opinion publique qui demandait que cette loi fût changée, si, tout en me soumettant à la loi dans ces deux cas particuliers, je me hâtais de la faire modifier de façon à rendre impossibles toutes demandes dans l'avenir. Mais quoi que l'on puisse penser de l'émission de ces deux chartes, je puis dire que s'il y a quelqu'un auquel on puisse avec confiance accorder des chartes de ce genre, les noms seuls des pétitionnaires dans ces deux cas sont une ample garantie.

M. PUGSLEY: Le ministre pourrait-il me dire depuis combien de temps les pétitions étaient dans le bureau du secrétaire d'Etat?

M. DOHERTY: La première a été présentée le 24 septembre 1909, et la deuxième le 30 juin 1910. L'ancien secrétaire d'Etat ne pensait évidemment pas comme le secrétaire d'Etat actuel au sujet de ce qu'il y avait à faire. Mais le mal qui pourrait résulter de l'émission de ces deux chartes ne peut pas, à mon avis être comparé au mal qui résulterait du mauvais exemple que donneraient ceux qui ne respecteraient pas une loi qu'ils seraient spécialement chargés d'appliquer, à l'avantage de ceux qui en rempliraient toutes les conditions, et auraient un droit de poursuite au cas où le secrétaire d'Etat retarderait d'agir ou modifierait la loi de façon à leur enlever des droits qu'ils possédaient légalement. D'après moi rien n'est plus important que ceux qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer la loi soient les premiers à donner à tout le monde le bon exemple du respect de la loi.

M. MURPHY: Je n'ai pas le bill de l'honorable ministre devant moi dans le mo-

ment. Je lui demanderai si ce bill change de quelque façon la situation créée par le bill Miller?

M. DOHERTY: Il la change, comme ceci: A l'avenir aucune association de courses n'aura droit aux privilèges exceptionnels accordés à ces associations excepté celles qui seront constituées par un acte du Parlement fédéral, si ce sont des associations fédérales, ou par la législature de la province si elles sont simplement provinciales. C'est le seul changement qui touche celles auxquelles la loi Miller accorde des privilèges. Il y a aussi une modification dans les mots afin de rendre plus clair ce qui était personne ne peut le nier, l'intention du bill, savoir que non seulement chacune de ces associations n'aura droit de tenir que deux réunions par année, mais que sur chaque champ de courses il n'y aura pas plus de deux réunions par année.

M. MURPHY: C'est ce que le bill dit déjà.

M. DOHERTY: Oui. Ce sont les deux seuls changements dans la loi.

M. PUGSLEY: Je demanderai à mon honorable ami si la situation est bien comme suit: En 1909 certaines personnes ont demandé des lettres patentes en faveur d'une association de courses. Mon honorable ami (M. Murphy), alors secrétaire d'Etat refusa d'accorder ces lettres.

M. DOHERTY: Il ne les accorda pas.

M. PUGSLEY: Et la pétition resta dans les casiers pendant toute l'année 1909 et jusqu'au temps où il cessa d'être le secrétaire d'Etat le 10 octobre 1911. En juin 1910 d'autres personnes demandèrent au secrétaire d'Etat une charte d'associations de courses, au lieu de s'adresser au Parlement ou à la législature. Le secrétaire d'Etat refusa d'accorder cette charge. Les pétitions restèrent dans son bureau et aucune action qui leur fût favorable ne fut prise qu'après sa sortie du bureau. Aujourd'hui l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) décide de changer la loi à l'effet que ces exceptions, ne s'appliqueront à aucune association de courses dans l'avenir à moins qu'elle ne possède une charte venant du parlement fédéral ou de la législature. Pendant le même temps, le secrétaire d'Etat, agissant de son plein gré, accorde ces deux pétitions qui sont depuis longtemps dans son bureau, et le résultat est que ces deux associations sont exemptées de la loi que le ministre de la Justice demande aujourd'hui au Parlement de passer. Je ne crois pas que par ce fait le Gouvernement se place dans une posture très enviable devant l'opinion publique. D'après moi l'ancien secrétaire d'Etat avait parfaitement le droit de refuser ces deman-

M. DOHERTY.

des. Personne n'a le droit d'obtenir une charte si le Gouverneur en conseil ne veut pas l'accorder.

M. DOHERTY: Le voisin de l'honorable député est de mon avis.

M. PUGSLEY: Je puis différer d'opinion avec mon voisin.

M. LEMIEUX: Nous ne différons pas.

M. PUGSLEY: L'ancien secrétaire d'Etat a cru qu'il était de son devoir, dans l'intérêt de la moralité publique, de ne pas accorder ces demandes et il ne les accorda pas. Quel droit une association a-t-elle d'exiger que le Gouverneur en conseil lui accorde une charte. Si elle en demande une et qu'on ne la lui accorde pas, elle n'a pas de remède. Je crois que le gouvernement actuel aurait dû laisser ces demandes en suspens en prévision de cette loi, qui a du bon, et ces personnes auraient pu s'adresser au parlement fédéral ou à la législature provinciale pour obtenir une charte. Si les pétitionnaires sont aussi respectables que le ministre de la Justice le dit, il n'y a aucun doute que la législature leur accorderait promptement leurs demandes et entoureraient leur charte de toutes les sauvegardes nécessaires. Je crois que le ministre de la Justice n'a pas bien agi lorsqu'il a accordé ces pétitions en suspens depuis si longtemps qu'elles étaient surannées.

M. LEMIEUX: Mes critiques ne s'adressent pas au ministre de la Justice particulièrement ni à aucun ministre du Gouvernement individuellement, mais je suis du même avis que mon honorable ami (M. Pugsley). Le secrétaire d'Etat est probablement obligé par la loi d'émettre les patentes, mais seulement s'il veut le faire. L'ancien secrétaire d'Etat refusa d'émettre ces lettres patentes parce qu'il croyait que l'opinion publique était opposée à l'émission de lettres de ce genre, après la discussion, qui avait eu lieu devant le Parlement au sujet du bill Miller.

Je n'ai aucun doute que l'opinion publique accueillerait avec plaisir toutes restrictions que l'on pourrait apporter aux réunions de ces associations de courses. Le secrétaire d'Etat actuel aurait très bien pu retarder l'émission de ces lettres patentes jusqu'à ce que la loi qui nous est soumise eût pu être appliquée à ces associations. Je ne voudrais pas essayer de donner une leçon de droit constitutionnel au ministre de la Justice, mais il me permettra de lui dire que le roi, d'après la constitution anglaise, est la fontaine de justice et lorsque le peuple obtint le pouvoir de faire des lois au nom du roi, celui-ci se réserva certains privilèges qui autrefois appartenaient à la couronne. Le roi s'est conservé deux privilèges spéciaux. Il a gardé la prérogative

de refuser comme d'accorder les lettres patentes, et en vertu de l'ancienne loi française que le ministre de la Justice connaît par la lecture qu'il a faite de l'histoire de la Bastille, le roi s'est réservé le privilège d'émettre des lettres de cachet.

M. DOHERTY: Il y a bien longtemps de cela.

M. LEMIEUX: C'était sous l'ancien régime, et sous le régime anglais les lettres patentes sont émises sous le grand sceau par le secrétaire d'Etat en vertu de l'autorité du roi et non pas en vertu d'aucune loi passée par le parlement. Si dans les deux cas en question, le secrétaire d'Etat de l'ancien gouvernement a été empêché par l'opinion publique d'accorder ces lettres patentes, je ne vois pas pourquoi, au moment où le gouvernement se préparait à soumettre ce bill au Parlement, le secrétaire d'Etat actuel a accordé ces deux pétitions. Je ne crois pas que l'opinion publique approuve cette action et le bill devrait être modifié de façon à obliger ces deux associations à s'adresser à la législature d'Ontario ou au parlement fédéral, suivant le cas, pour obtenir leurs chartes. Je crois que le ministre de la Justice se serait évité des critiques très sévères s'il n'avait pas agi comme il a fait dans cette affaire. J'avouerai que la loi proposée par mon honorable ami est sage, et je l'en félicite. Mais dès que le peuple saura que ces deux associations ont obtenu leurs lettres patentes à la dernière minute je crois qu'il désapprouvera cette action.

M. DOHERTY: Je ne suivrai pas mon honorable ami (M. Lemieux) aussi loin en arrière dans la leçon de droit constitutionnel, mais j'expliquerai comment je comprends la situation quelle que puisse être l'opinion publique sur cette question. Pour ma part je suis prêt à prendre la responsabilité de l'avis que j'ai donné au secrétaire d'Etat, lorsque je lui ai dit qu'il n'avait aucune autre alternative, s'il voulait faire son devoir ainsi que la loi le lui impose, que d'accorder ces lettres patentes. Je ne sens ni le besoin ni le désir de critiquer l'action de son prédécesseur. Le secrétaire d'Etat actuel devra porter l'entière responsabilité de son action comme je porterai moi-même la responsabilité du conseil que je lui ai donné.

M. PUGSLEY: Le ministre de la Justice nie-t-il que le secrétaire d'Etat ne pourrait pas, en accordant ces lettres patentes y insérer les conditions qu'il jugerait nécessaires dans l'intérêt public, et dans les limites desquelles les associations pourront exercer les droits qui leur sont accordés?

M. DOHERTY: Je ne crois pas que le secrétaire d'Etat aurait le droit d'insérer dans les lettres patentes qu'il accorde à certaines personnes des conditions qui leur

nieraient des droits que la loi générale leur donne quand elles se constituent en corporations.

M. PUGSLEY: Les seuls droits que l'association obtient, elle les obtient par ses lettres patentes. J'ai demandé si le secrétaire d'Etat n'avait pas le pouvoir d'attacher à l'exercice des droits accordés dans les lettres patentes les conditions qu'il juge nécessaires dans l'intérêt public.

M. LEMIEUX: Et le Gouvernement n'ait-il pas aussi, par exemple le droit de refuser une pétition de droit, qu'elle soit bien fondée ou non?

M. DOHERTY: C'est possible.

M. LEMIEUX: Pourquoi n'en serait-il pas de même au sujet des lettres patentes?

M. DOHERTY: Le Gouvernement peut refuser ou accorder une pétition de droit qu'elle soit bien fondée ou non, en vertu du principe général que vous ne pouvez pas poursuivre le roi sans sa permission, et il n'y a pas de lois—et toute loi est un acte du roi comme des Chambres du Parlement—qui disent: Si vous faites ceci et pas cela vous pourrez obtenir une pétition de droit. De sorte que je n'hésite pas à dire qu'il n'y a pas de similitude entre les deux cas.

En réponse à mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), je dirai que le secrétaire d'Etat peut insérer dans les lettres patentes qu'il accorde des conditions qui ne sont pas contraires à la loi. L'honorable député dit que tous les privilèges d'une corporation lui viennent de l'instrument qui la constitue. Cela est vrai en ce qui concerne ces pouvoirs de corporations, mais l'honorable député oublie qu'il y a la loi qui s'applique à tout le monde, la loi criminelle, qui dit que sur les champs de course, une association possédant des lettres patentes aura certains privilèges. Telle était la loi générale et le secrétaire d'Etat n'avait aucun droit de dire: Cette association à laquelle j'accorde des lettres patentes n'aura pas tous les privilèges que la loi générale accorde à toutes les associations possédant une charte.

M. LEMIEUX: On a donc accordé ces deux demandes de lettres patentes, et mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il approuvait entièrement le secrétaire d'Etat de les avoir accordées. Or, supposons qu'au lieu de deux demandes il y en eût dix, le ministre de la Justice croit-il que le secrétaire d'Etat aurait dû les accorder?

M. DOHERTY: Certainement. Je veux que tout le monde obtienne les droits que la loi leur donne, et qu'il y eût deux demandes ou deux mille cela ne fait rien du moment que ces personnes avaient droit d'avoir des lettres patentes. Je dis donc

M. DOHERTY.

que ce n'est pas une situation désirable, et je me serais reproché, si, après en avoir été averti, comme je l'ai été, je n'y avais pas apporté remède; mais tant que la loi n'était pas changée, il fallait respecter le principe très important qu'il faut observer la loi telle qu'elle est.

Je ne crois pas que le secrétaire d'Etat, plus qu'aucun autre officier public, ait le droit de critiquer la loi et de dire: parce que je n'approuve pas la loi je refuse de l'appliquer. Aucune pression de l'opinion publique ne pourrait justifier ce refus.

Pour revenir au secrétaire d'Etat, et particulièrement à ce que mon honorable ami de Rouville a dit, je n'ai aucun doute que le pouvoir du secrétaire d'Etat est un pouvoir statutaire, et bien qu'autrefois, il y a très longtemps, le roi accordait seul les lettres patentes et sur sa seule autorité, il était libre de se départir de cette autorité. Or, le roi, le Sénat et la Chambre des communes, constituant ensemble le Parlement, ont conféré au secrétaire d'Etat le pouvoir d'émettre des lettres patentes, ce qui fut le commencement et la fin de son pouvoir; c'est un pouvoir qui implique un devoir. Si j'interprète bien la loi, et mon interprétation est appuyée sur d'excellentes autorités, c'est un principe reconnu que lorsque le Parlement confère à un officier public un pouvoir qu'il doit exercer en faveur de tierces personnes, et qu'il définit les conditions dans lesquelles ce pouvoir pourra être exercé, alors cet officier auquel on dit qu'il pourra faire telles ou telles choses, devra les faire si les conditions sont remplies. S'il en était besoin, je pourrais citer de nombreuses autorités à l'appui de mon opinion. J'ai déjà l'autorité de l'ancien secrétaire d'Etat, et j'en pourrais ajouter une autre qui, aux yeux de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) comme à mes yeux, et aux yeux de tous ceux qui le connaissent, est une autorité que l'on peut accepter sans crainte, je veux parler du lieutenant-gouverneur actuel et ancien juge en chef de Québec, sir François Langelier. Dans ce cas-là peut-on supposer que le Parlement ait voulu dire au secrétaire d'Etat: "Vous avez toute discrétion; vous pouvez dire à John Jones et à une demi-douzaine d'autres personnes qui, s'étant conformés à toutes les conditions de la loi, viendront vous demander des lettres patentes: "Je n'aime pas la manière dont vous vous coupez les cheveux, et vous n'aurez pas vos lettres patentes"; mais à Peter Robinson et à ses associés, qui se présenteront avec les cheveux coupés de la bonne manière, le secrétaire d'Etat pourra dire: "Vous aurez vos lettres patentes". Cela n'est pas convenable. Lorsque le Parlement dit au secrétaire d'Etat: "Vous pouvez accorder des lettres patentes à tous ceux qui rempliront

telles et telles conditions, le Parlement lui impose par le fait le devoir d'émettre telles lettres patentes.

Il est le serviteur du Parlement, qui a dit que certaines compagnies pourront avoir des lettres patentes, et à mon avis, le secrétaire d'Etat ne remplira pas son devoir s'il fait des distinctions entre les personnes. C'est ainsi que j'ai compris la situation. On a dit que j'avais conseillé au secrétaire d'Etat d'agir comme il l'a fait.

C'est vrai, je lui ai donné ce conseil. J'ai cru que je ne pouvais pas honnêtement lui en donner un autre; et les considérations morales ne sont pas à mon avis une raison suffisante pour autoriser un officier public à ne pas remplir son devoir. Mais je suis aussi fortement convaincu que tous ceux qui critiquent l'émission de ces lettres patentes, que le mode n'en est pas désirable, et c'est à cause de cela que j'ai cru qu'il était de mon devoir de demander à cette Chambre d'y mettre fin. On a vivement critiqué mon honorable ami le secrétaire d'Etat pour avoir agi comme il a agi, moi ensuite pour l'avoir conseillé, et le Gouvernement d'une façon générale. Je ne vois pas en quoi le Gouvernement peut être tenu responsable, mais on croit devoir le critiquer. Pour ma part, je me contenterai de dire, que tant que j'aurai l'honneur d'avoir un siège dans cette Chambre, et tant que je resterai ministre, jamais je ne refuserai de remplir les devoirs que la loi m'impose, et je ne conseillerai jamais non plus à aucun de mes collègues de ne pas remplir le devoir que la loi lui impose, simplement parce que lui ou moi, ou le Gouvernement peuvent être exposés à la critique.

M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il nous dire si quelqu'un lui a demandé de faire voter cette loi?

M. DOHERTY: Non, je ne me rappelle pas d'avoir reçu aucune demande de ce genre. Je dirai franchement comment j'ai été amené à songer à la chose. Mon honorable ami le secrétaire d'Etat, trouvant dans son bureau ces pétitions, me demanda mon avis. Après les critiques de mes honorables amis je n'aimerais pas à le dire, mais si je suis obligé de choisir entre m'enorgueillir ou avoir honte de ce que j'ai fait, je n'hésite aucunement à dire que je n'ai pas la moindre honte. Mais mon honorable ami le secrétaire d'Etat me soumit le cas et je considérai qu'il était de mon devoir de l'examiner. C'est ce que j'ai fait, et j'en vins à une conclusion qui, pour moi, ne souffrait pas de doute au sujet du devoir qu'il avait à remplir, et dès lors je pensai que le Gouvernement devait trouver un remède à la situation.

M. LEMIEUX: La loi est excellente, mais mon honorable ami n'aurait pas dû en exempter les dernières associations, parce

que je suis certain que si le ministre de la Justice voulait demander l'avis de ce Parlement et du secrétaire d'Etat, il apprendrait que divers corps publics se sont opposés fortement à l'émission de ces lettres patentes. Mon honorable ami ne peut pas ignorer, tout respectueux de la loi qu'il soit, que de très fortes objections ont été faites dans ce Parlement à ce que l'on augmente le nombre d'associations de course dans notre pays, et le but de la dernière loi était de réduire à leur plus simple expression leurs privilèges. Malgré cela, à la dernière minute, on accorde ces privilèges à deux associations de course. La loi proposée par le ministre est excellente. Je l'approuve, mais le bill devrait être fait de façon à en exempter ces deux associations, qui devraient être obligées de s'adresser au Parlement ou à la législature d'Ontario pour obtenir les privilèges qu'elles demandent, parce que, si je ne fais pas erreur, de très fortes objections ont été apportées par certaines personnes contre l'émission de ces lettres patentes. N'est-ce pas le cas??

M. DOHERTY: Je n'ai eu connaissance d'aucune objection depuis que le présent Gouvernement est au pouvoir. J'ai eu connaissance du mouvement et de fortes objections qui ont été soulevées dans le passé. S'il avait été en mon pouvoir d'exaucer les demandes qui ont été faites, alors je l'aurais fait. Si ces demandes ont été ignorées pendant les trois dernières années, la responsabilité doit en retomber sur ceux qui auraient pu les accorder. Si on les avait exaucées lorsqu'elles ont été faites, et si l'on avait voté une loi pour leur donner suite, ces deux associations auraient été privées du droit que la loi en vigueur leur accordait, et on aurait apporté remède au mal. Mais pour ma part, comme je l'ai déjà expliqué, je ne crois pas que ce soit un bon remède de refuser à des personnes des droits qu'elles possèdent en vertu de la loi, quelque fortes que puissent être les objections à cette loi, quelque respectables que puissent être ces personnes qui croient que ces droits devraient être refusés.

M. HEPBURN: L'article contient cette disposition:

Et en ce qui concerne les réunions sur des champs de course appartenant à des associations constituées après le 4 de mai 1910 et située dans ou à une distance de trois milles d'une ville ou cité canadienne ayant une population d'au moins quinze mille âmes. Toutefois encore quant aux réunions de courses auxquelles ont lieu des courses au trot ou à l'amble exclusivement, nulle pareille réunion ne se continuera pendant plus de trois jours, pendant lesquels des courses peuvent avoir lieu, en une semaine civile quelconque, et nulles réunions auxquelles ont lieu des courses au trot ou à l'amble, n'auront lieu sur la

même piste pendant plus de quatorze jours en tout dans une année civile quelconque.

Le bill dit-il que dans les villes ou villages dont la population est de moins de 15,000 âmes les paris seront défendus sur les champs de course?

M. DOHERTY: L'article que l'honorable député vient de lire est celui de la présente loi, non pas celui du bill. Mais le bill ne change aucunement la loi sous ce rapport. Cet article a été émis dans la loi du Parlement en 1910, et il oblige les associations de course constituées en vertu de cette loi, après sa mise en vigueur; à mettre leurs champs de course à une certaine distance des villes ayant une certaine population. Je ne propose pas de faire disparaître cette disposition mais seulement de modifier la loi dans le sens que j'ai dit.

M. PUGSLEY: J'ai dû certainement mal comprendre mon honorable ami lorsqu'il a dit que ce serait priver ces compagnies de leurs droits civils si le Parlement décidait de leur appliquer le code criminel.

M. DOHERTY: Je n'ai pas dit cela.

M. PUGSLEY: L'honorable député de Rouville demande qu'au lieu de faire cette loi applicable aux compagnies qui, après une certaine date seront constituées en vertu d'un acte du Parlement ou d'une législature provinciale, que cette date au lieu d'être le 20 mars, soit le premier janvier. Quelle objection y a-t-il à cela? Le seul effet de ce bill sera que ces compagnies qui ont été récemment constituées par lettres patentes seront soustraites à l'exception aux dispositions générales de la loi criminelle. Il n'y a pas de doute que le Parlement a le droit s'il le veut, de les soumettre au code criminel. Nous avons aussi certainement le droit de dire que la date à laquelle ce bill viendra en vigueur sera le 1er janvier, ou toute autre date que nous voudrons.

Je ne vois pas que ce soit faire une injustice à ces compagnies qui ont récemment obtenu leurs lettres patentes que de dire qu'elles seront soumises à la loi criminelle tout comme les compagnies qui pourront être à l'avenir constituées par lettres patentes et qui n'en seront pas exemptées. Je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi. Ce serait certainement dans l'intérêt public. Ces compagnies ne pourront pas se plaindre, car elles ne doivent pas avoir encore acquis aucune propriété, elles n'ont pas dépensé d'argent, elles n'ont pas établi de champs de course. A quelle date exactement ont-elles reçu leurs lettres patentes?

M. DOHERTY: Je l'ai déjà dit, le 18 mars, mais la date n'a absolument rien à

M. HEPBURN.

faire à la chose; c'est simplement une question de principe.

M. PUGSLEY: Une de ces deux demandes datait déjà de deux ans, et l'autre d'un peu plus d'un an, et toutes deux avaient été refusées par l'ancien secrétaire d'Etat. Mais il y a quatre jours, peu de temps après, sans doute, que l'avis de ce bill a été donné, et conséquemment après que le parlement eût commencé à agir. . .

M. DOHERTY: Plus de temps que cela. Je n'ai pas voulu déposer ce bill avant que ces demandes eussent été accordées, suivant la loi, telle qu'elle était alors.

M. PUGSLEY: Très bien, laissons là les lettres patentes; mais faisons cette loi applicable à ces compagnies, comme aux autres compagnies futures.

M. DOHERTY: La loi est présentement applicable à toutes, sauf qu'à l'avenir les associations qui obtiendront ces privilèges, devront obtenir leur charte du parlement ou des législatures.

M. PUGSLEY: Mais l'honorable ministre ne voit-il pas la différence? Des compagnies constituées depuis des années déjà ont dépensé de l'argent et acquis des propriétés. Elles ont des droits acquis. Mais celles qui n'ont obtenu leur charte que tout récemment n'ont pas encore dépensé un dollar. Elles n'ont fait autre chose que faire préparer leur demande par un avocat et payer un honoraire au secrétaire d'Etat. Nous avons certainement le droit de leur appliquer la loi criminelle.

M. DOHERTY: Le présent gouvernement pense qu'il n'a droit de faire que ce qu'il doit faire.

M. PUGSLEY: Il devrait certainement faire ce qui est dans l'intérêt du public; il devrait protéger la moralité publique et supprimer autant que possible les paris et les jeux sur les champs de course. Pourquoi la loi n'empêcherait-elle pas, autant qu'il est possible, ces deux nouvelles associations d'aider à augmenter un mal que le parlement cherche à diminuer? L'honorable ministre semble croire que ces personnes ont une espèce de droit à obtenir une charte. Mais il n'y a pas de tort légal qui n'a pas son remède. Si ces personnes ont droit d'avoir des lettres patentes, et si ce droit leur est refusé, il doit y avoir un remède. L'ancien secrétaire d'Etat a refusé d'accorder ces lettres patentes. Ne pourrait-on pas obtenir un mandamus?

M. DOHERTY: Je ne désire pas discuter ce point, mais je dirai à l'honorable député qu'il y a de fortes raisons de croire qu'un mandamus pourrait être obtenu. Mais le Gouvernement doit obéir à la loi, même s'il n'y a ni tribunaux, ni police pour l'y forcer. Si la loi est claire, alors nous devons tous faire ce qu'elle nous dit.

M. PUGSLEY: De la manière que je comprends la loi, il n'y a pas de droit légal sans remède légal.

M. DOHERTY: Je comprends la loi d'une autre manière, il y a un remède partout où il y a un droit.

M. PUGSLEY: Personne ne peut avoir un droit légal sans qu'une peine soit attachée au refus de ce droit. S'il n'y a pas de pouvoir capable de forcer le secrétaire d'Etat à accorder des lettres patentes, il doit lui être loisible de les accorder ou de les refuser. L'honorable ministre admettra que tout ce que le Parlement a voulu faire c'était d'autoriser le secrétaire d'Etat, comme un des hauts fonctionnaires de l'Etat de faire ce que le Parlement pourrait faire lui-même; en d'autres mots de donner au secrétaire d'Etat le pouvoir d'accorder les lettres patentes qui, autrefois, étaient accordées par le Parlement. Si le secrétaire d'Etat croit qu'il n'est pas dans l'intérêt public d'accorder la charte qui est demandée, je ne crois pas qu'aucun pouvoir sur la terre puisse l'y forcer. Mais quand bien même mon honorable ami (M. Doherty) croirait que c'était le devoir du secrétaire d'Etat actuel de faire ce que l'ancien secrétaire d'Etat avait refusé de faire, il n'y a certainement pas d'obligation morale pour le Parlement de rédiger cette loi de façon à protéger ces deux compagnies qui ont obtenu leur charte à la dernière minute. Le Parlement n'est pas obligé de leur permettre de tenir des courses pendant cent jours dans le cours d'une année ou pendant toute autre période.

M. DOHERTY: On ne leur accorde pas de privilèges différents des autres. Si l'honorable député (M. Pugsley) croit cela, il ne comprend pas la nature de ce bill. Mais ces compagnies ont obtenu leurs chartes avant que ce bill fût déposé, et elles sont sur le même pied, en ce qui regarde les réunions de course, que toute autre compagnie existant déjà ou qui existera dans l'avenir, excepté que les compagnies futures devront obtenir leurs chartes par acte du Parlement ou des législatures. Il n'y a rien dans ce bill qui soustrait ces compagnies à l'application de la loi criminelle.

M. PUGSLEY: Mais pourquoi donner à ces compagnies. . .

M. DOHERTY: Simplement parce que nous n'avons pas pu déposer cette loi auparavant. La différence entre mon honorable ami et moi est celle-ci: Il voudrait donner un effet rétroactif à cette loi, et moi je ne crois pas que nous devrions faire cela.

Ma prétention n'est pas que le Gouvernement n'a pas le droit de donner à une loi un effet rétroactif, mais ce que je dis, c'est que, sauf dans les cas les plus exceptionnels, rien ne saurait être plus injuste

que d'édicter une mesure en y donnant un effet rétroactif. Ce que l'honorable député voudrait faire reconnaître c'est que la partie qui a pris des procédures il y a deux ans, alors que la loi lui donnait raison, soit déboutée de son action dès demain, parce qu'aujourd'hui nous votons une loi qui supprime ce droit. Et cela, on nous invite à le faire au nom de la morale.

M. GRAHAM: Cela fait penser à la législation d'Ontario.

M. PUGSLEY: Cela fait voir dans quelle exagération tombe mon honorable ami (M. Doherty) lorsqu'il fait le rapprochement entre une pétition pour lettres patentes et les commencements d'une affaire devant les tribunaux.

M. DOHERTY: C'est l'exercice d'un droit.

M. PUGSLEY: Mais voyez comme les deux cas diffèrent. S'il s'était agi d'une affaire judiciaire, sûrement quelque procédure aurait été prise depuis deux ans, en vue de forcer l'ancien secrétaire d'Etat à se conformer à la demande contenue dans les pétitions. Mais il n'y a pas d'analogie entre les deux cas. Dans un cas une partie fait valoir le droit que la loi lui confère, en s'adressant aux tribunaux et demandant l'application de la loi. Mais ici le Parlement autorise le secrétaire d'Etat à émettre des lettres patentes. La loi dit qu'il "pourra" les émettre. Je suis d'accord avec lui que parfois le mot "pourra" (may) est interprété comme voulant dire "devra" (shall), comme ayant un sens impératif. Mais je crois que dans le cas actuel, il a simplement le sens d'autoriser, "le secrétaire d'Etat pourra accorder des lettres patentes." Au reste, je pense que l'honorable ministre aurait rendu pleinement justice à ces impétrants s'il avait dit: Eh bien, nous laisserons le secrétaire d'Etat, s'il le juge à propos, rejeter votre demande, s'il est d'avis que l'intérêt public l'exige. Maintenant, quand nous nous disposons à changer la loi, si vous, messieurs, vous désirez vous constituer en corporation et bénéficier des très avantageuses exceptions prévues par la loi, tout ce que vous aurez à faire sera de vous rendre au Parlement ou à l'assemblée législative et de vous faire constituer en corporation.

Mais l'honorable ministre ne se contente pas de cela; il est tellement désireux que ces gens ne soient pas lésés, tellement désireux de défaire ce qu'a fait l'ancien secrétaire d'Etat, qu'il fait émettre en toute hâte les lettres patentes, ou tient en suspens l'action législative de notre Parlement jusqu'à ce que ces lettres patentes aient été obtenues, puis il accorde aux intéressés des privilèges qui seront refusés à d'autres à l'avenir, et cela, bien que ces gens n'aient pas engagé un dollar, n'aient pas, autant qu'on peut en juger, pour un dollar de

biens, et n'auront aucune raison de se plaindre s'il leur faut s'adresser au Parlement ou à l'assemblée législative pour se faire accorder la personnalité civile.

M. MACDONALD: J'ai été très intéressé par l'énoncé de principes que nous fait le ministre de la Justice. A l'entendre, dans tous les cas où le Parlement, dans un texte de loi, pose certaines conditions préalables que le ministre intéressé pourra remplir ou se dispenser de remplir, ce ministre, suivant lui, est tenu d'agir, du moment que les impétrants se sont conformés aux exigences de la loi. J'énonce le principe sous une forme générale.

M. DOHERTY: J'y mets une autre condition, c'est qu'il s'agisse d'un cas dans lequel le pouvoir est conféré dans l'intérêt de certaines classes, de tiers.

M. MACDONALD: Cela ne change rien au principe général que j'énonce. J'ai toujours été d'avis qu'un ministre de la Couronne, étant chargé de fonctions exécutives, jouissait de ce fait même d'une certaine discrétion, et que dans les cas où le texte de la loi lui accorde une certaine latitude, il peut à sa guise, et sous sa propre responsabilité, faire, ou se dispenser de faire, certaines choses. Voyez, par exemple, la loi des banques. La loi des banques indique nettement les formalités que devront remplir au préalable les concessionnaires d'une charte avant que le ministre des Finances leur accorde un certificat. La procédure n'est pas très compliquée; elle ne l'est pas plus que celle imposée à ceux qui demandent l'émission d'une charte, sous l'empire de la loi relative aux compagnies par actions, lorsqu'ils s'adressent au secrétaire d'Etat. Le ministre de la Justice est-il d'avis que le principe énoncé par lui quant aux pouvoirs du secrétaire d'Etat est applicable également lorsqu'on s'adresse au ministre des Finances dans les circonstances que j'ai dites?

M. DOHERTY: Apparemment, on veut me faire subir un interrogatoire en règle. J'aimerais à consulter le texte de la loi en question avant d'exprimer une opinion à cet égard. Je ferai observer tout d'abord qu'avant de formuler une opinion à l'égard du texte relatif à la ligne de conduite suivie par le secrétaire d'Etat, je pris soin d'examiner ce texte. Je ne veux pas être lié quant à l'effet que pourrait avoir un autre texte, sans avoir ce texte sous les yeux. J'ai l'impression que si la loi des banques indique et prescrit nettement ce que doivent faire les impétrants afin d'avoir droit à leur certificat, dès qu'ils ont rempli ces conditions, il doit être du devoir du conseil des Finances d'émettre ce certificat. Or, admettant que l'honorable député ait énoncé exactement la teneur

M. PUGSLEY.

de la loi, il sera d'accord avec moi que l'interprétation d'une question de cette sorte est étroitement dépendante des termes dont le législateur s'est servi. Et c'est pourquoi j'ai eu soin d'indiquer comme condition qu'il s'agit de cas dans lesquels le pouvoir était conféré dans l'intérêt de tiers. C'est une tout autre affaire si ce pouvoir est conféré dans l'intérêt de l'Etat, ou du peuple, ou du Gouvernement en tant que son représentant, et doit être exercé pour sa protection contre les tiers.

Alors, vous auriez une situation entièrement différente. Mais quand ce pouvoir est conféré dans l'intérêt de tiers, à la condition que ces tiers remplissent certaines formalités, mon opinion, quelque valeur qu'elle puisse avoir, c'est qu'il n'est pas légitime que le fonctionnaire public à qui ce pouvoir est attribué refuse de l'exercer.

Sir WILFRID LAURIER: Dites-vous qu'un ministre de la couronne est un fonctionnaire?

M. DOHERTY: Aux termes de ce statut qui dit qu'un devoir est imposé au secrétaire d'Etat, ce que nous désignons généralement un devoir ministériel, il est le fonctionnaire indiqué par le Parlement pour faire ces choses, une fois que les conditions posées par le Parlement ont été remplies.

M. MACDONALD: L'honorable ministre vient de formuler ce que je pensais devoir être la conséquence logique de sa proposition. Le secrétaire d'Etat est un fonctionnaire revêtu de pouvoirs administratifs, il n'est guère un fonctionnaire dans le sens où l'honorable ministre a employé ce mot.

M. DOHERTY: Il a un devoir ministériel en un sens, qui est distinct du pouvoir discrétionnaire ou judiciaire qui lui est imposé par ce statut.

M. MACDONALD: Mais dans les cas où le statut ne vise aucune tierce partie, mais désigne nommément un ministre de la couronne, qui est membre de notre Parlement, et fait partie du cabinet, est responsable envers le Parlement de ses actes officiels, il faut bien reconnaître que c'est lui que le Parlement a chargé de la responsabilité, et la question prend un tout autre aspect. La règle posée par l'honorable ministre dans l'espèce, varie, dit-il, suivant que l'acte à exécuter est dans l'intérêt du public, ou de tiers, ou pour la protection des droits du peuple ou du Parlement. C'est une distinction bien subtile que fait l'honorable ministre en vue de justifier son attitude. L'émission de lettres patentes, bien que de prime abord soit un droit et un devoir assignés au secrétaire d'Etat en vue de permettre la constitution en corporation d'associations formées nominale dans l'intérêt des impétrants, est aussi un acte qui intéresse le public représenté par le Parlement qui confère ce droit au ministre. Le même

principe est applicable dans le cas d'une banque. Le Parlement forme certaines personnes en corporation et leur accorde une charte en vue d'opérations de banque. Toutefois, avant de permettre à ces personnes qui sont formées en corporation d'exercer leurs droits et de commencer les opérations, il les oblige à s'adresser au ministre des Finances, à remplir certaines formalités préliminaires prescrites par la loi, puis le ministre des Finances et le conseil des finances, qui jouent ici un rôle correspondant à celui du secrétaire d'Etat dans le cas indiqué par mon honorable ami, sont les employés qui, suivant lui, devront s'assurer si on s'est conformé aux exigences préalables du législateur.

Si ces formalités ont été remplies alors, suivant l'honorable ministre de la Justice, il est du devoir du conseil des finances d'accorder aux personnes qui avaient ce droit aux termes d'une charte de banque, un certificat les autorisant à s'engager dans ces opérations, et il ne saurait s'en défendre. L'honorable ministre donne à entendre que les intéressés, dans le cas où l'on refuserait ce certificat, seraient à même de s'adresser aux tribunaux et d'en obtenir un mandamus contraignant les employés en question à remplir le devoir qui leur est imposé par la loi des banques et à émettre le certificat. Si l'argumentation du ministre de la Justice est valable, alors c'est bien en vain qu'on a fait des frais d'éloquence en cette Chambre au cours des sessions précédentes, et qu'on a critiqué la ligne de conduite suivie par le conseil des finances relativement à la banque "Farmers".

M. BLAIN: Le conseil des finances, ou le ministre des Finances fut averti que, dans l'accomplissement de ces formalités préalables, des irrégularités avaient été commises.

M. MACDONALD: L'honorable député M. Blain soulève ici une question de fait que je ne me propose pas d'aborder. Nous discutons en ce moment une question de droit. Si la circonstance suggérée par l'honorable député doit être considérée dans le cas actuel, n'est-il pas vrai que l'inaction de l'ancien secrétaire d'Etat durant un intervalle de deux ans, et d'autres conditions qui devaient sauter aux yeux de son successeur, auraient dû mettre celui-ci sur ses gardes et le faire douter de l'opportunité d'émettre ces lettres patentes? Toutefois, cela n'a pas de rapport direct à la question. Si je comprends bien, le ministre de la Justice pose en principe que dans le cas du conseil des finances, tout comme dans le cas du secrétaire d'Etat, nous avons affaire à des employés du Gouvernement qui, une fois les exigences de la

loi satisfaites, doivent, conseil des finances ou secrétaire d'Etat, s'exécuter, et qu'effectivement la loi le veut ainsi.

M. MORPHY: Monsieur le président, j'ai été très intéressé par les arguments qui ont été avancés ici, et je pense que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a péremptoirement réglé la question. Si je comprends la loi relative à l'émission des lettres patentes par un gouvernement quelconque, fédéral ou provincial, elle exige qu'il soit présenté une pétition signée par un certain nombre de personnes, appuyée de certaines déclarations sous serment, accompagnée du versement d'un certain capital et de certaines taxes, et, une fois ces conditions remplies, aux termes de la loi, le fonctionnaire public doit accorder la charte, à moins qu'on ne soit en mesure d'établir que le statut le lui interdit. L'application de la loi doit se faire automatiquement par l'intermédiaire du fonctionnaire chargé de son exécution, dans l'espèce, le secrétaire d'Etat. L'honorable député de Pictou a fait au cours de son argumentation un rapprochement très malheureux, à mon point de vue. Il dit que par analogie la loi des banques exige que, préalablement à l'émission du certificat mentionné dans l'article dont j'ai oublié le numéro, certaines formalités doivent être remplies.

Mais cela c'est longtemps après que la charte a été émise, c'est après que le bureau provisoire a été constitué, c'est après que le capital a été souscrit et que la déclaration statutaire a été présentée au ministre constatant que toutes les conditions ont été remplies. Mais la charte a été émise depuis déjà longtemps. Les conditions ne sont pas semblables; mais même en admettant que le rapprochement ait sa raison d'être, je ferai remarquer que à l'égard de cette demande de charte dont il est particulièrement question ici, il n'est personne, outre les impétrants, qui soit tenu de remplir certaines conditions, une fois la charte émise. Mon interprétation de la loi—elle n'est peut-être pas aussi sûre que celle de mes collègues dont l'expérience est plus grande—c'est qu'il s'agit ici d'un devoir officiel, d'un devoir ministériel; le statut entend dire que les fonctionnaires préposés à son application devront s'exécuter, dès que toutes les exigences de la loi auront été satisfaites. Je trouve singulier un des arguments invoqués par ceux qui trouvent à redire à l'émission de ces chartes. Je ne connais pas grand'chose dans les conditions dans lesquelles elles ont été émises, et je tiens à aborder la question à un point de vue abstrait. Je ne connais pas les requérants, je ne connais pas ceux à qui on a refusé d'accorder ces chartes,

j'ignore même si jamais on leur a refusé; mais on a prétendu que le ministre de la Justice avait en sa qualité officielle, signé précipitamment les chartes, ou permis qu'on les signât, tandis que l'ancien secrétaire d'Etat (M. Murphy), sans que la loi l'y autorisât le moins, les avait laissées sans signature durant plus de deux ans, au grand détriment de l'intérêt des impétrants.

M. PUGSLEY: Mais au grand avantage de la moralité publique.

M. MORPHY: Cela soulève une autre question. J'ai prêté l'oreille à l'honorable député de Saint-Jean, pendant qu'avec sa suavité et son brio ordinaires, il nous prêchait la morale, mais je ne suis pas très sûr qu'il se prit au sérieux. De prime abord, je ne vois rien dans cette charte qui montre que les signataires de la pétition ne soient pas des hommes honorables. L'honorable député prétend-il qu'ils ne le sont pas?

M. LEMIEUX: Ils sont parfaitement honorables, nous savons qu'ils le sont; mais le jeu et le pari sont des pratiques qu'il importe de restreindre le plus possible.

M. MORPHY: Bien entendu, je ne me fais pas ici le champion du jeu et du pari; j'aborde la discussion de cette question à un point de vue abstrait. Le principe est important. Le député de Pictou prétend que le secrétaire d'Etat doit pouvoir à sa discrétion accorder ou refuser d'accorder une charte. Je lui demanderai où nous conduirait l'acceptation d'un tel principe. Un secrétaire d'Etat qui aurait quelque rancune contre un groupe d'hommes, ou quelque aigreur à son égard, pourrait rejeter sa demande d'émission d'une charte pour des raisons d'animosité personnelle.

On voit que le raisonnement de l'honorable député est absurde, et je suis surpris qu'un avocat aussi distingué que l'honorable député de Pictou prêche une doctrine aussi dangereuse et s'applique à ravalier à ce point l'administration de la chose publique. Je n'ose pas discuter la question signalée par l'honorable député lorsqu'il a évoqué le cas d'une certaine banque. J'aimerais à en parler, mais il est probablement plus expédient et de meilleur goût de s'abstenir de discuter une affaire qu'une commission a été chargée de connaître. Je suis fermement d'avis que l'argumentation de l'honorable ministre de la Justice est irréfutable, et qu'on n'a rien dit en réfutation. Il s'agit d'un devoir imposé par le statut, et à moins que le Parlement n'édicté un texte modifiant la loi des compagnies par actions, de manière à supprimer le devoir actuellement imposé au secrétaire d'Etat, il n'y a pas d'autre parti à prendre que d'accorder une charte toutes les fois qu'une demande est faite dans les condi-

M. MORPHY.

tions où celle-ci a été faite. Je dis donc que dans cette circonstance le secrétaire d'Etat ne pouvait pas agir autrement qu'il l'a fait en accordant ces chartes. Quant au résultat au point de vue des mœurs, le Gouvernement doit en prendre la responsabilité. Cette question de moralité se soulève à propos de plus d'une mesure dont la Chambre est saisie. J'ose dire que des centaines de chartes ont été accordées par notre Parlement auxquelles on aurait pu trouver à redire au point de vue de la morale. Je dis donc qu'il n'y a aucune raison d'en faire une fin de non recevoir à l'égard de ces chartes particulièrement, et je ne vois pas pourquoi on en a fait particulièrement un sujet d'attaque contre le ministre, dans un cas où, autant que mon peu d'expérience en cette Chambre me permet d'en juger, il n'a fait que remplir son simple devoir en autorisant l'émission de ces chartes, et surtout lorsque nous avons le témoignage de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) quant à l'honnêteté et à l'honorabilité des requérants et que rien ne montre qu'ils se proposent de conduire leurs opérations en contravention avec les règles de la morale.

M. LEMIEUX: L'honorable député ne s'est-il pas rendu compte du sentiment qui s'est fait jour dans sa propre province lorsque la loi Miller fut délibérée en cette Chambre?

M. MORPHY: Où donc est M. Miller maintenant?

M. LEMIEUX: M. Miller n'est plus dans la vie publique, mais il a fait honneur à la députation, et j'ose dire que sur cette question il a été l'interprète plus juste de l'opinion publique que ne l'est le nouveau député qui vient de parler.

Quelques DEPUTES: Non.

M. BLAIN: L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a prétendu, si je comprends bien, qu'il y aura une loi applicable à tous les champs de course en activité actuellement, y compris les deux auxquels il a été fait allusion.

M. LEMIEUX: Oui.

M. BLAIN: Et une autre loi applicable à ceux qui seront constitués ci-après.

M. LEMIEUX: Non; laissez-moi expliquer que je suis en faveur de cette législation parce que le ministre de la Justice ne fait que rendre clair ce qui était confus auparavant; mais je dis que nous accordons ce privilège à deux associations qui ont obtenu des lettres patentes le 18 du présent mois et qui autrement auraient été contraintes de s'adresser au Parlement où à l'assemblée législative de l'Ontario pour obtenir ces privilèges. Je dis que cette loi doit être déclarée rétroactive afin de forcer ces deux associations à s'adresser au

parlement, et de cette manière nous nous assurerons si, oui ou non, l'opinion publique est en faveur d'augmenter le nombre des champs de course dans notre pays.

M. BLAIN : Suivant la prétention de l'honorable député de Picton (M. Macdonald), le gouvernement serait obligé d'accorder la charte et dans ces conditions rien ne serait changé.

M. GRAHAM : Je ne suis pas très au courant de la loi à cet égard, et je ne la discuterai pas à ce point de vue; mais il s'est présenté un cas au département des Chemins fer dans lequel une certaine compagnie prétendait que tout ce qu'elle avait à faire, aux termes du statut, était de produire certains plans, et que le ministre devait les approuver, et que le chemin de fer indiqué dans ces plans pouvait être construit sans la formalité de l'approbation que la loi exige maintenant. Le ministre d'alors déclara qu'il n'en ferait rien, et la constitution n'en fut pas ébranlée; mais le public en tira quelque avantage sous forme de la concurrence d'une autre ligne de chemin de fer, et la même chose peut arriver dans le cas actuel. Il y a quelque deux ans, une agitation relative à cette question des champs de course aboutit à l'adoption par notre parlement d'une loi qui était d'une nature plus ou moins transactionnelle. L'opinion publique dans tout le Canada, et plus particulièrement dans l'Ontario, s'émut fortement au sujet de cette question des paris sur champs de course. Le secrétaire d'Etat d'alors fut critiqué en cette Chambre, dans la presse, et à la tribune publique pour avoir accordé des lettres patentes à une association à laquelle ses critiques prétendaient qu'il n'aurait pas dû les accorder. Si l'on se reporte aux comptes rendus des débats, on y trouvera, je pense, des critiques formulées en cette Chambre par d'honorables députés qui favorisent aujourd'hui l'émission de ces lettres patentes.

M. DOHERTY : Le secrétaire d'Etat d'alors n'a-t-il pas déclaré qu'il était contraint aux termes de la loi d'émettre les lettres patentes?

M. GRAHAM : Le secrétaire d'Etat d'alors déclara que la loi était là et qu'il était de son devoir de s'y conformer. Mais cette raison ne fut pas jugée suffisante par d'honorables députés qui siègent actuellement dans les rangs de la droite et qui lui dirent que, dans les circonstances, il n'aurait pas dû permettre l'émission de ces lettres patentes.

Maintenant une de ces demandes a été présentée il y a deux ans et l'autre il y a plusieurs mois, et, de ce qu'elles n'ont pas été agréées, il n'apparaît pas que la constitution ait été ébranlée ou que personne ait souffert un préjudice. Qu'advierait-il de désastreux pour la constitution si l'é-

mission de ces lettres patentes était différée de dix jours encore? J'admets que la raison invoquée par le ministre de la Justice est péremptoire à son point de vue, mais le public va se demander pourquoi ces lettres patentes ont été accordées quelques jours seulement avant l'adoption de ce projet de loi qui aurait interdit leur émission de cette manière. Nous sommes ici des législateurs; les ministres chargés d'administrer la loi sont nos créatures; les membres du cabinet doivent se conformer à la volonté du Parlement.

M. DOHERTY : Exprimée dans un texte de la loi.

M. GRAHAM : Exprimée sous forme de loi ou de programme, la volonté du Parlement est suprême. Lorsque l'honorable député de Peel (M. Blain) retournera dans ses foyers, ses commettants lui demanderont: avez-vous approuvé l'émission de ces lettres patentes? Et il répondra: Oui, j'ai parlé en faveur de cette proposition. Ils lui demanderont: Pourquoi? Et il répondra: C'était la loi. Ils reprendront: Mais l'ancien secrétaire d'Etat n'avait pas agréé ces demandes, bien que la même loi fût en existence, et personne n'a souffert de son abstention. Au surplus, ils demanderont pourquoi ces lettres patentes ont été émises précipitamment à la dernière heure, et accordées le 18 mars, presque au moment du dépôt en cette Chambre d'un projet de loi interdisant l'émission de telles chartes. Le public s'expliquera cette coïncidence par la crainte des promoteurs de se voir refuser une charte par le Parlement dans le cas où ils auraient été contraints de s'adresser à ce corps. C'est l'idée que j'en ai, et je ne saurais blâmer le public d'avoir la même pensée. Si ces lettres patentes ont été émises si précipitamment à la dernière heure, c'est en raison de l'impopularité des paris de champs de course, particulièrement dans l'Ontario, et c'est l'idée que la population s'en fera. Le public se dira que si ces lettres patentes ont été agréées moins de trois ou quatre jours avant l'adoption du projet de loi interdisant, dans l'intérêt public, semblable décision à l'avenir, c'est que les impétrants craignaient de ne pouvoir obtenir leur charte des représentants du peuple, dans le cas où il leur faudrait s'adresser au Parlement.

Dans ces circonstances, je crois qu'on agirait sagement et que personne ne souffrirait le moindre préjudice si on disait à ces messieurs: le Parlement est le pouvoir législatif suprême pour le Dominion, l'assemblée législative joue le même rôle pour la province; le Gouvernement et le Parlement se sont convaincus que l'établissement de nouveaux champs de course au Canada, s'il doit s'en établir, ne devrait se faire que du consentement du peuple

exprimé par ses représentants au Parlement ou à l'assemblée législative.

M. PUGSLEY: J'ai l'honneur de soumettre un projet d'amendement exprimant ce que je crois être l'opinion du Parlement émise lors de la délibération du bill Miller et ce que je crois être l'opinion d'une grande majorité de la population canadienne. Je propose de substituer le mot "premier" au mot "vingtième", dans la 16e ligne de la page 1 du bill. L'effet sera que ces privilèges exceptionnels seront applicables aux compagnies constituées d'une manière quelconque antérieurement au 1er jour de mars courant.

M. BLAIN: Quels sont ces privilèges exceptionnels?

M. PUGSLEY: Que les paris soient autorisés sur le champ de course. La loi est très libérale pour les sociétés hippiques. Elle permet le pari et l'exploitation du pari, et la vente de renseignements rendant possible l'exploitation du pari dans le cas de sociétés hippiques constituées sous l'empire du présent bill antérieurement à la date du 20 mars courant, mais, aux termes de mon amendement antérieurement au 1er mars courant. On n'a pas de ces tolérances en ce qui regarde les champs de course qui sont la propriété de particuliers.

M. DOHERTY: L'honorable député prétend-il que les associations à être constituées plus tard ne jouiront pas des mêmes privilèges?

M. PUGSLEY: Elles n'en jouiront pas à moins d'être constituées par acte du Parlement ou de la législature.

M. DOHERTY: C'est le mode de constitution qui est changé.

M. PUGSLEY: Et quelle est la raison de cela? La raison en est que le peuple sera à même de se faire entendre du Parlement ou des assemblées législatives, et que ces corps décideront si, oui ou non, il est d'intérêt public d'accorder ces chartes.

M. BLAIN: Sous l'empire de la loi actuelle le public n'a-t-il pas le droit de se faire entendre et de protester?

M. PUGSLEY: La difficulté vient de ce que le public n'est pas mis au courant des demandes de chartes. On obtient des lettres patentes du secrétaire d'Etat sans avis au public.

M. DOHERTY: C'est ce que nous voulons rendre impossible à tout jamais.

M. PUGSLEY: Et suivant l'opinion exprimée par le ministre de la Justice, rien ne serait changé si cela arrivait, parce que le secrétaire d'Etat serait obligé d'accorder la charte quand même. Au Nouveau-Brunswick deux semaines d'avis doivent être données dans la "Royal Gazette" de toute de-

M. GRAHAM.

mande de lettre patente, et de cette manière le public est avisé de ce qui se passe et mis à même de se faire entendre. J'ignore comment les choses se passent dans l'Ontario ou dans les autres provinces du Canada. Mon amendement aura pour effet de reporter la date du 20 mars au 1er mars. Il n'en pourra résulter aucun préjudice pour une association déjà en activité, et on ne se figure pas qu'entre ces deux dates une compagnie ait fait l'acquisition de terrains, établi un champ de course et contracté des engagements lui assurant des droits acquis, de fait nous ne voyons pas qu'une compagnie ait été constituée depuis cette date, sauf ces deux compagnies dont les demandes sont en souffrance depuis deux ans et dont les lettres patentes ont été accordées le 18e jour de mars.

Il n'est pas concevable qu'elles aient appliqué des fonds à l'achat d'immeubles ou se soient assuré des droits acquis. Le seul effet de cet amendement sera de contraindre ces deux compagnies, dont les demandes ont été rejetées par l'ancien secrétaire d'Etat à s'adresser, soit à notre Parlement, soit à l'assemblée législative d'Ontario, pour obtenir leurs chartes, comme toutes les compagnies devront faire à l'avenir si le bill est adopté et si elles veulent avoir le bénéfice des exceptions contenues dans l'acte. Le seul effet sera de placer les compagnies qui ont obtenu des chartes depuis le 1er mars dans la même situation que les compagnies qui pourront demander à être constituées en corporation à quelque date future.

L'honorable ministre se dit opposé à toute législation rétroactive. En cela il ne peut être sincère, car ce bill-ci même a un effet rétroactif. Il est délibéré pour la première fois le 22e jour de mars, et pourtant on lui donne un effet rétroactif jusqu'au 20 mars. L'honorable ministre a eu bien soin de ne pas lui donner un effet rétroactif remontant au delà de la date à laquelle ces chartes ont été accordées à ces particuliers favorisés. Pourquoi le ministre n'irait-il pas un peu plus loin et ne reporterait-il pas l'effet rétroactif du 20 mars au 17 mars? Ce serait une excellente date, c'est un jour de grande célébration. L'honorable ministre ne voit-il pas que lui-même, par les termes de son projet de loi, propose une mesure d'effet rétroactif? Même si nous y mettons toute la célérité possible, ce bill ne peut devenir loi avant dix ou quinze jours, et sera rétroactif. Supposons qu'aujourd'hui des lettres patentes soient accordées par le lieutenant-gouverneur d'Ontario ou de Québec, ou aient été accordées hier par le lieutenant-gouverneur en conseil d'aucune de ces provinces, la présente loi leur retranche ces privilèges, et a un effet rétroactif à leur égard. Si

des lettres patentes sont accordées par le gouverneur en conseil d'aucune province du Canada, d'ici à la date de la mise en vigueur du présent bill, son effet sera rétroactif comme pour toute compagnie qui aura pu obtenir une charte d'un gouvernement provincial quelconque de l'Atlantique au Pacifique. Mon honorable ami ne saurait se dire opposé à la rétroactivité des lois car il est à faire une loi rétroactive par ses termes mêmes.

Il me semble qu'il ne peut y avoir d'objection à reculer de quelques jours encore la date de rétroactivité de ce bill et de la reporter au 1er mars. Le ministre pourra justifier cela en principe, car il pourra dire que dans le cas de compagnies qui ont été constituées l'année dernière ou l'année avant ou il y a plusieurs mois elles ont pu faire et probablement ont fait certaines acquisitions d'immeubles et dès lors ont certains droits acquis; mais si nous nous bornons à reporter la date de la mise en vigueur de la loi au 1er mars, comme je le proposerais, nous ne causerons de préjudice à aucune compagnie dans le cas d'avoir engagé des fonds, et dès lors de s'être assuré des droits acquis.

Il me semble que l'honorable ministre se conformerait au sentiment public s'il agréait cet amendement. Comme on l'a fait remarquer, il n'est résulté aucun inconvénient de ce que ces demandes présentées il y a près de deux mois n'ont pas été agréées par le secrétaire d'Etat. Mais l'opinion publique est aujourd'hui irrésistiblement en faveur de l'idée de contraindre ces compagnies à s'adresser au Parlement ou à l'Assemblée législative. Si ces compagnies en question sont réellement ce que mon honorable ami les juge être, pourquoi ne pas leur dire: Vous devez vous adresser au Parlement ou à l'Assemblée législative, pour en obtenir la confirmation de vos droits corporatifs? C'est tout l'effet qu'aura la modification que je propose. Elle est dans le sens du relèvement de la morale publique. Elle tend à réprimer dans une certaine mesure—dans une faible mesure peut-être, mais tout de même dans une mesure qui n'est pas négligeable, cette passion du jeu qui se donne par trop carrière sur les champs de course du pays. Il y a un peu plus d'un an, je me trouvais dans la Colombie-Anglaise, et tous les jours j'étais témoin de ce qui se passait sur un de ces champs de course. On m'apprit que des jeunes gens s'y rendaient tous les jours et mettaient au jeu beaucoup plus qu'ils ne pouvaient se permettre de perdre; des maux incalculables résultaient de cette passion du jeu à laquelle on se livrait. Et il en a été de même sur tous les points du pays. Faisons donc tout ce qui sera de nature à laisser les choses exactement dans l'état où elles étaient lorsque l'ancien Gouvernement

remit les rênes du Gouvernement, et prescrivons que toute compagnie qui, après le 1er mars courant cherchera à opérer dans notre pays devra s'adresser au Parlement ou à l'Assemblée provinciale, où la question sera tirée au clair, où les adversaires de la mesure pourront se faire représenter, et où les législatures seront à même de régler la question en connaissance de cause. Je déclare à l'honorable ministre, en toute bienveillance et en toute sincérité, que, s'il insiste pour que la rétroactivité de ce bill ne remonte pas au delà du 20 mars, le public croira qu'il fixe cette date afin de permettre à ces deux compagnies dont les demandes ont été rejetées par l'ancien Gouvernement, de se présenter ici et de s'assurer des privilèges qu'aucune autre compagnie semblable au Canada ne pourra obtenir à l'avenir si ce n'est en s'adressant au Parlement ou à l'assemblée législative de la province. En admettant même qu'il soit légitime de donner à la mesure un effet rétroactif—et l'honorable ministre devra reconnaître que le présent bill aura un effet rétroactif puisque ses dispositions devront s'appliquer à toute compagnie constituée par lettres patentes en tout temps après le 20 mars dernier—je me permets de l'exhorter au nom de la morale publique, dans l'intérêt de la population canadienne désireuse de faire échec autant que possible aux ravages causés par la passion du jeu, de reculer la date de rétroactivité de ce bill de quelques jours encore, du moins jusqu'au 1er mars.

M. MACDONALD: Avant que l'amendement soit adopté, j'aurais un mot à dire en réponse à mon honorable ami de Perth (M. Morphy) sur la question qu'a fait naître l'attitude prise par le ministre de la Justice. L'honorable ministre a semblé croire qu'il s'agissait purement et simplement de savoir à quel ministère il appartenait d'accorder certaine charte, alors qu'il s'agissait de l'exercice d'une fonction attribuée, dans un cas, au secrétaire d'Etat, et, dans l'autre, au bureau de la Trésorerie. Le ministre de la Justice venait d'exposer ce que sont dans un cas les droits et les obligations du secrétaire d'Etat, et j'ai cherché à démontrer que, dans ce cas, les droits et les obligations du secrétaire d'Etat et la nécessité pour lui d'agir n'étaient ni plus ni moins grands que dans le cas du bureau de la Trésorerie agissant en vertu de la loi des banques. Afin de faire voir où se trouve entre les deux la ligne qui les sépare je vais lire au comité l'article où sont définis les pouvoirs du secrétaire d'Etat. Ces pouvoirs sont énumérés à l'article 10 du chapitre 79 des Statuts révisés du Canada. Voici ce que dit cet article:

Préalablement à la délivrance de lettres patentes, les requérants doivent établir, à la satisfaction du secrétaire d'Etat la suffisance de leur requête et de leur mémoire de con-

vention, la vérité et la suffisance des faits y énoncés, et que le nom proposé pour la compagnie n'est celui d'aucune autre compagnie connue, constituée en corporation ou non, ni un nom susceptible d'être confondu avec tel autre nom; et le secrétaire d'Etat reçoit à cet effet et conserve en dépôt toute déposition nécessaire, faite par écrit, sous serment, sans affirmation ou sans déclaration solennelle.

De sorte que, comme partie des obligations que la loi impose au secrétaire d'Etat, il y a celle d'exercer les fonctions d'un juge, de décider de la valeur des preuves qui lui sont soumises en vertu de la loi, et je suppose que le ministre de la Justice a dû donner son avis sur ce qu'étaient les fonctions et les pouvoirs du secrétaire d'Etat d'après la disposition que je viens de lire.

M. HAGGART: Croyez-vous que cet article attribue au secrétaire d'Etat des fonctions judiciaires?

M. MACDONALD: Je crois que les pouvoirs d'un fonctionnaire quelconque, que ce soit le secrétaire d'Etat ou un autre, qui recueille des témoignages, exerce de fait les fonctions de juge quant à l'affaire à l'égard de laquelle des témoins ont été entendus, dont la dépositions lui sont soumises. Il a assurément une décision à rendre sur ces témoignages qui sont donnés en sa présence; autrement, la loi ne l'obligerait pas à entendre des témoins.

L'article 15 de la loi des Banques (chapitre 29) est ainsi conçu, et vous remarquerez la similitude des termes définissant ce qui devra ou ne devra pas être fait:

Aucun certificat ne peut être délivré par le conseil du Trésor avant qu'il n'ait été prouvé, à la satisfaction du conseil, par déclaration assermentée ou autrement, que toutes les prescriptions de la présente loi ou de la loi spéciale de constitution de la banque, quant au versement à faire au ministre, à l'élection des directeurs, au dépôt à faire pour la garantie des billets émis, ou autrement, ont été remplies, et que la somme ainsi versée est alors entre les mains du ministre.

Vous avez remarqué qu'ici la loi n'autorise point le bureau de la Trésorerie à entendre les témoins sous serment, tandis qu'elle y autorise le secrétaire d'Etat. Il est donc manifeste que les pouvoirs du secrétaire d'Etat sont plus étendus que ceux du bureau de la Trésorerie.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

M. DOHERTY propose la 3e lecture du projet de loi.

M. LEMIEUX: A la prochaine séance.

M. PUGSLEY: Le projet ayant subi sa 2e lecture, il doit être laissé en suspens.

M. l'ORATEUR: Lorsque le comité a fait rapport à la Chambre d'un projet de

M. MACDONALD.

loi sans amendement, celle-ci peut déclarer quand il subira sa 3e lecture.

Sir WILFRID LAURIER: Le règlement veut aussi que nul projet de loi ne puisse dans la même journée subir plus d'une lecture, et ce projet a eu sa 2e lecture aujourd'hui.

M. l'ORATEUR: Je parle de la règle qui a trait au projet de loi dont il est fait rapport par la Chambre siégeant en comité général.

M. BORDEN: Il se peut que la règle s'applique dans le cas seulement d'un projet de loi dont le comité fait rapport sans amendement. Si l'on voit quelque objection à ce que ce projet subisse aujourd'hui sa 3e lecture, il restera en suspens.

(Le projet de loi est laissé en suspens.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX PRISONS ET MAISONS DE CORRECTION.

Le projet de loi (n° 166), présenté par M. Doherty, tendant à modifier la loi des prisons et maisons de correction est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

M. DOHERTY: L'objet de ce bill est de rendre applicables à un refuge pour jeunes filles, à l'établissement duquel la législature de la Colombie-Anglaise vient de pourvoir, les dispositions de notre loi sur les prisons et les maisons de correction, qui déjà s'appliquent à de semblables établissements dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba. Chacun de ces articles est la reproduction d'un article déjà applicable à une ou à plusieurs de ces institutions.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu une 3e fois et est adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR D'ECHIQUIER.

Le projet de loi (n° 168), présenté par M. Doherty, tendant à modifier la loi de la cour d'échiquier est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

M. McKENZIE: Quel est le but de cette disposition? Je n'ai pas vu le projet de loi.

M. DOHERTY: Il s'agit de nommer à la cour de l'échiquier un nouveau juge, qui exercera conjointement avec l'autre les fonctions attribuées à ce dernier. L'article 2 enlève au registraire pour en revêtir le nouveau juge le droit d'entendre et juger les matières en Chambre. On a pensé qu'avec deux juges, il serait toujours possible

au nouveau de traiter ces affaires dont jusqu'ici le registraire avait eu à s'occuper. Moyennant cette disposition, on espère mettre le registraire en état de remplir sans l'aide d'un suppléant les fonctions qui lui restent. De cette manière quand les circonstances permettront d'avoir ce suppléant, nous aurons l'avantage d'un juge additionnel sans qu'il nous en coûte beaucoup plus.

M. McKENZIE: Il y a à l'égard de la cour de l'échiquier, comme aussi à l'égard de la cour de l'amirauté, une singularité que je désirerais signaler à l'attention du ministre de la Justice, espérant qu'il pourra y remédier. La loi relative à la cour de l'échiquier met à sa disposition les employés de la cour suprême, y compris le shérif. Par une autre loi, ce tribunal est converti en cour d'amirauté. Comme tel, il n'est pas aussi clair que les employés de la cour suprême soient à sa disposition. Il y a un doute sur ce point, et le ministre pourrait lever ce doute au moyen de cette loi ou de quelque autre loi.

M. DOHERTY: C'est la première fois que cette affaire m'est signalée. J'examinerai la chose, et je verrai s'il est nécessaire de prendre de nouvelles dispositions à cet égard. Je verrai en même temps s'il est possible de le faire à cette session.

M. LEMIEUX: Je ferai de nouveau observer au ministre que M. Audette, le présent registraire, me semble avoir plus que tout autre droit à la position que ce projet de loi va créer. Il va sans dire que M. Audette ne m'a pas chargé de faire valoir ses prétentions, et je n'ai même pas le droit de suggérer à mon honorable ami ce qu'il devrait faire. Je sais que parmi les membres du barreau, il en est plusieurs qui pourraient remplir convenablement ces fonctions. Je crois cependant que l'on devrait avoir égard aux services signalés rendus par M. Audette pendant le dernier quart de siècle. De fait, il a voyagé par tout le Canada, et je suis persuadé que son habileté, son intégrité et ses hautes connaissances ont épargné au trésor de grosses sommes d'argent. A cet égard, il a été pour la couronne un fonctionnaire de grande valeur, et il me semble que c'est être peu juste envers un homme qui, pendant de si nombreuses années, a servi son pays avec tant d'habileté, de lui préférer un étranger, surtout lorsque, depuis plusieurs années, l'opinion publique a clairement indiqué que si, cette charge était jamais créée, M. Audette aurait la première chance.

J'émetts cet avis, espérant que mon honorable ami aura égard aux droits de M. Audette. Pour ce qui est de la question principale, je crois que cette mesure sera très avantageuse aux plaideurs, dans la

province de Québec en particulier, à ceux-là qui ne parlent pas l'anglais. Ils trouveront maintenant un juge en état de les comprendre, d'écouter les témoignages et de rendre jugement dans leur propre langue. Je dis ceci sous la réserve toujours des commentaires que j'ai faits touchant M. le juge Cassells.

M. DOHERTY: J'examinerai avec plaisir la proposition que me fait l'honorable député. Je me rends parfaitement compte de la valeur d'un conseil donné par lui dans cette matière.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois, et est adopté.)

DISCUSSION DE RESOLUTIONS RELATIVES A DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour délibérer les résolutions relatives aux chemins de fer.

M. COCHRANE: Les vingt-deux premières résolutions ont trait à des subventions que l'on fait revivre:

4) A la compagnie du chemin de fer de la baie des Ha! Ha! pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) A partir d'un point situé sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près Saint-Mathias, jusqu'à la baie des Ha! Ha!, pour 20 milles au plus;

b) Depuis la jonction Labrosse jusqu'à la rivière Saguenay, en allant vers le nord à travers la ville de Chicoutimi; pour 5 milles au plus;

c) Depuis la jonction de la Terrière, en allant vers le sud, jusqu'au lac Kenogami en passant par le village de LaTerrière; pour 12 milles au plus;

d) A partir d'un point sur le chemin de fer de la baie des Ha! Ha!, au village de Bagotville ou les environs, en allant vers l'est jusqu'au village de Saint-Alexis; pour trois milles au plus; lesdites subventions alinéas a, c et d étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 27; et la subvention alinéa b étant autorisée au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 19, alinéa g pour 40 milles au plus en totalité.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois qu'il y a ici un changement à l'égard du chemin de fer de la baie des Ha! Ha!.

M. COCHRANE: J'oublie pour quelle longueur l'ancienne subvention était accordée.

Sir WILFRID LAURIER: En ce cas, laissons cet item en suspens jusqu'à ce que des renseignements nous aient été fournis. Je crois que l'on a modifié les conditions imposées par la dernière loi. Le tracé du chemin me paraît avoir été changé.

M. COCHRANE: Le tracé a été approuvé jusqu'au quai.

Sir WILFRID LAURIER: Il devait passer par le village de la Terrière. Ces mots semblent avoir été omis.

M. LEMIEUX: Si je me souviens bien, le chemin devait partir de la baie des Ha! Ha! et traverser la Jonquière en passant par la Terrière.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'on laisse cet article en suspens, et dans l'intervalle nous enverrons chercher le statut.

L'item est laissé en suspens.

5) Pour une ligne de chemin de fer de 15 milles au plus, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près le lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 26.

M. LEMIEUX: Rien de cela n'a été construit?

M. COCHRANE: Je crois que la ligne dont il est parlé au n° 4 a été construite.

Sir WILFRID LAURIER: C'est à cause de cela que j'ai demandé de laisser le n° 4 en suspens. Il s'est fait beaucoup d'ouvrage, et je crois que l'emplacement a été changé. Je tiens à voir le statut.

8) A la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) De Saint-Joachim, vers le nord-est, pour 62-8 milles au plus;

b) A partir d'un point situé à 62-8 milles au nord-est de Saint-Joachim en allant vers les Sept-Iles; pour 107-2 milles au plus; lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 25; pour 170 milles au plus en totalité.

M. LEMIEUX: Je désirerais savoir du ministre des Chemins de fer quels renseignements il a touchant l'avancement des travaux de construction de la ligne au nord-est de Saint-Joachim.

M. COCHRANE: Je ne sais combien de milles sont construits, mais je sais qu'une partie est construite.

M. GRAHAM: A propos du paragraphe (b), est-ce que dans la première loi cette subvention est répartie comme elle l'est ici?

M. COCHRANE: Je le pense. Mon secrétaire des titres et des contrats a vérifié ces subventions, et il m'a dit que toutes sont les mêmes que précédemment votées.

M. GRAHAM: Les sommes peuvent être les mêmes; mais on me dit qu'à l'égard de l'un de ces chemins—je ne me souviens plus duquel dans le moment—la subvention a été divisée en deux parties.

Sir WILFRID LAURIER.

M. COCHRANE: Cela se peut. La compagnie avait le droit de bâtir 170 milles, et je ne crois pas qu'elle ait désiré obtenir une subvention pour la totalité du chemin.

M. GRAHAM: La difficulté est venue de ce que, si elle ne construisait qu'une section, elle ne pouvait se faire payer en plein la subvention, n'ayant pas complété le chemin dans toute sa longueur. Avant de commencer l'autre section, elle tient à finir la première, et recevoir la subvention qui s'y rapporte.

M. COCHRANE: Je suis sûr que c'est là le chemin. Nous n'avons pas pu payer un sou jusqu'à présent.

M. GRAHAM: Elle ne pouvait toucher la subvention d'après l'ancien marché. Si c'est là le chemin, je ne m'y oppose pas. Je ne savais lequel c'était.

M. COCHRANE: C'est bien celui-là, et la compagnie n'a pu obtenir un sou de la subvention.

9) Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, à partir d'un point à ou près Montréal, jusqu'à un point à ou près le mille 837 à l'ouest de Moncton sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 45.

M. LEMIEUX: Est-ce que c'est là la ligne à l'aide de laquelle on se propose de mener le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Montréal?

M. COCHRANE: C'est une subvention que l'on fait revivre. Votée en 1911 ou 1910, elle devait prendre fin cette année, et rien n'a été fait jusqu'à présent qui ait donné lieu à l'utiliser.

M. GRAHAM: Si je me souviens bien, cette subvention devait aller à qui voudrait en profiter, et demande a été faite de conclure un marché. Je ne sais s'il a été fait un marché; mais, du moment que la subvention prend fin cette année, il faut la renouveler.

M. EMMERSON: Je crois que le comité des chemins de fer a adopté hier un projet de loi relatif à une ligne qui de Montréal se rendrait au lac Victoria, où elle se reliait au Transcontinental. Quelqu'un s'est opposé à l'emploi du mot "Transcontinental," et, dans le projet, on y a substitué les mots "lac Victoria." Je suppose que ce chemin répondra aux conditions mentionnées dans la subvention.

M. COCHRANE: A peu de chose près; mais il n'a été fait de marché avec aucune autre compagnie.

10) A la compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson pour les voies ferrées suivantes:

a) A partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de

Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) A partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus;

c) A partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 910, article 1, item 30; n'excédant pas en totalité 275 milles.

M. GRAHAM: Ce chemin de l'Algoma Central est la ligne qui appartient à la compagnie des aciéries?

M. COCHRANE: Oui, jusqu'à la voie du Pacifique-Canadien.

M. GRAHAM: Il y en a un qui dépasse la voie du Pacifique-Canadien.

M. COCHRANE: Oui, et, du temps de l'ancienne administration, le Parlement avait voté une subvention à qui construirait 50 milles au nord du Pacifique-Canadien, dans la direction du Transcontinental. Il y a 100 milles de la voie du Pacifique-Canadien à celle du Transcontinental.

M. GRAHAM: Cette subvention a pour objet d'amener l'Algoma Central jusqu'au Grand-Tronc-Pacifique.

M. COCHRANE: En partie, oui; et vous verrez plus tard un crédit destiné à compléter la chose.

M. GRAHAM: La compagnie a fait faire un changement à la loi qui la concerne. Elle aurait voulu se servir de la voie du Pacifique-Canadien sur une certaine distance; mais cette idée a été abandonnée, et je crois qu'elle a fait changer la subvention de manière à pouvoir construire elle-même.

M. GRAHAM: Ce chemin, si je ne me trompe, va passer à travers le comté de Renfrew.

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Va-t-il toucher à la Combermere ou encore à Palmer's-Rapids?

M. COCHRANE: Je ne crois pas que le tracé ait été déterminé.

M. GRAHAM: Il va passer quelque part à travers cette région?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Il y a là tout un territoire qui a besoin d'une voie ferrée.

M. COCHRANE: La région a un pressant besoin de chemin de fer.

M. GRAHAM: On y a grandement besoin d'un chemin de fer.

M. COCHRANE: Certainement.

M. GRAHAM: Il semble assez singulier que le comté de Lanark, de même que le comté de Renfrew, qui sont tout proches du centre des chemins de fer, n'aient pas, sur plusieurs points importants, des communications par voie ferrée. Il importe que l'on fasse quelque chose pour donner à ces populations des communications de cette nature.

16) A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 100 milles au plus, à partir de Vancouver par voie des Second-Narrows de Burrard-Inlet, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63. de 1908, article 1er, item 55.

M. GRAHAM: Il y avait une couple de lignes venant du fort George, et j'ai pensé qu'il était entendu qu'elles se fusionneraient. L'une passe d'un côté de la rivière, l'autre du côté opposé, et ce serait très commode si elles passaient du même côté. Le ministre a-t-il des renseignements sur ce point?

M. COCHRANE: Je n'ai pas entendu parler de l'autre compagnie, mais je crois que l'idée de les réunir sur ce territoire a du bon.

M. GRAHAM: Je le pense.

M. OLIVER: Y a-t-il quelque chose de fait entre Golden et Jukeson?

M. BURRELL: On me dit que les travaux sont joliment avancés. Une grande partie a été nivelée.

M. OLIVER: Il y a quelques années, on avait commencé à niveler le terrain, à partir de Golden vers le sud; mais l'ouvrage a été arrêté. Le travail a-t-il été repris, et quelle apparence y a-t-il d'en voir la fin. C'est un bout de chemin qui a beaucoup d'importance. C'a été depuis longtemps l'espoir de bien du monde dans cette région, et l'on serait heureux de savoir qu'il y a quelque chose d'arrêté à ce sujet.

M. BURRELL: Je sais que l'on a exécuté une bonne partie du nivellement au sud, car en passant l'année dernière par le Nid-du-Corbeau dans la région de fort Steel, vous auriez pu voir ce nivellement sur une assez longue distance, et je me suis laissé dire que l'on presse les travaux aux deux bouts. Le public semble être très satisfait de la célérité avec laquelle l'ouvrage s'exécute.

M. COCHRANE: Que penserait-on de faire savoir à la compagnie que la subvention ne sera plus renouvelée, et d'avoir à se hâter?

18) A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à par-

tir de ou près Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article premier, item 1, pour 50 milles au plus.

M. COCHRANE: Vingt milles de ce chemin sont construits et mis en service.

M. OLIVER: Est-ce là le chemin qui, sur une certaine distance, longe la voie du Pacifique-Canadien?

M. BURREL: Non, c'est celui qui, de la ville de Grand-Forks, va au bras nord de la rivière Kettle. Il longe la voie du Canadien-Pacifique sur une faible distance, au-dessous du point d'où celle-ci monte jusqu'à Phœnix. Il y a vingt milles de terminés, et l'on est en train d'en construire dix autres.

M. OLIVER: Où pense-t-on que sera la gare extrême?

M. BURREL: Le chemin se dirige vers le camp Franklin et longe le bras nord de la rivière Kettle, de ce côté-ci de Parr-Valley.

M. GRAHAM: C'est une grosse entreprise. Le ministre de l'Agriculture voudrait-il nous dire quelle est la situation de ce chemin? Il y a la partie qui part de Penticton, à l'occasion de laquelle une subvention a été accordée l'année dernière. Je suppose qu'il y a une subvention pour un pont.

M. BURREL: Je sais qu'il s'est fait beaucoup d'ouvrage entre Midway et Penticton. Quantité de rails ont été posés, et l'on a exécuté de nombreux nivellements. Il s'est présenté des difficultés entre Penticton et les montagnes.

Il se fait aussi des travaux au nord de Penticton dans la région d'Afton-Grove. Les travaux seront poussés jusqu'à Merritt, où l'on rejoindra la voie du Pacifique-Canadien. La compagnie a vigoureusement mené l'ouvrage, et le public est satisfait de ce qu'elle a accompli.

M. GRAHAM: Quel règlement a-t-il été fait de la difficulté relative au tracé à Summerland?

M. COCHRANE: L'affaire a reçu une solution satisfaisante. Les intéressés de part et d'autre sont venus ici et un arrangement est intervenu.

M. BURREL: Il a été décidé que le chemin, après avoir franchi le creek Trout, entrerait dans Summerland.

M. GRAHAM: Il m'a paru la dernière fois que je me suis occupé de la chose que ce serait la solution adoptée. Cette ligne reçoit aussi de l'aide du gouvernement provincial.

M. COCHRANE.

M. GRAHAM: Jusqu'à un certain point, c'est une ligne très coûteuse.

20) Pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 54; pour 100 milles au plus.

M. GRAHAM: Cette subvention avait été accordée à la compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'Est, mais, comme elle n'a rien fait, on m'a demandé de faire voter la subvention sans indication de compagnies, de manière que, si quelque autre désire en profiter, il puisse le faire.

M. GRAHAM: C'est-à-dire que ce sera au bénéfice de ceux avec qui il vous plaira de conclure un marché.

M. COCHRANE: Parfaitement.

M. EMMERSON: A-t-il déjà été voté une subvention?

M. COCHRANE: Oui, en faveur de la compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'Est.

M. OLIVER: Est-ce que le chemin sera dans l'île ou sur la terre ferme??

M. COCHRANE: Il est question de relier l'île à la terre ferme. C'est ainsi du moins que je l'entends.

M. OLIVER: Cette subvention, si je ne me trompe, est pour 100 milles de chemin de fer.

M. COCHRANE: Oui.

M. EMMERSON: Pour franchir le détroit de Seymour?

M. OLIVER: Il faudra un pont au détroit.

M. GRAHAM: Cette ligne est de 100 milles, n'est-ce pas, et elle franchit le détroit de Seymour.

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: Il semble que l'on ne tienne pas compte de ce détroit dans la subvention.

M. COCHRANE: Je tiens de bonne source que ce chemin sera très coûteux, et, jusqu'ici, les promoteurs de l'entreprise n'ont pu réussir à se procurer des fonds. Ils assurent qu'il est grandement à désirer que ce chemin soit bâti.

M. OLIVER: Sans doute. Mais c'est une entreprise qui a une importance plus que locale; elle est d'importance nationale.

M. COCHRANE: C'est une raison de demander que l'argent soit voté de cette manière, car l'autre compagnie n'avait rien fait.

M. OLIVER: Peut-être cela vaudrait-il mieux; on ne peut attendre, en effet, d'une

compagnie locale qu'elle fasse les frais d'une entreprise de cette sorte. C'est un projet d'intérêt national, et j'aimerais à savoir si le Gouvernement se propose d'aviser au moyen de le réaliser.

M. COCHRANE: Je dois dire que cette compagnie dont je parle a fait de vives instances en vue d'obtenir cette subvention; mais des citoyens de là-bas nous ont recommandé de ne pas voter les fonds de cette manière, de les voter en faveur de toute compagnie qui soit prête à mener l'affaire à bonne fin. Nous aurons par-là, m'a-t-on dit, une meilleure chance de trouver quelqu'un qui l'entreprenne. Tel a été le motif qui m'a inspiré le changement que j'ai fait.

M. OLIVER: A-t-on espoir de trouver quelqu'un qui entreprenne la chose?

M. COCHRANE: Je l'espère.

M. OLIVER: Pour le moment, il n'y a rien en vue.

M. COCHRANE: Non.

M. EMMERSON: Nous voici arrivé aux subventions pour de nouvelles lignes. Celles que nous avons votées étaient des subventions à faire revivre, et, si le ministre se propose de continuer, ce soir, je lui conseille de se tenir prêt à nous donner des renseignements complets sur tous ceux qui lui ont demandé des subventions, de même que sur les diverses lignes de chemins de fer mentionnées aux paragraphes 21 et suivants.

M. FOSTER (Toronto-nord): Après avoir disposé ce soir des projets de loi d'intérêt privé, nous procéderons à l'étude des subventions aux chemins de fer dont il s'agit dans les paragraphes qui suivent, y compris le 32e. Ensuite de cela, la Chambre se formera en comité des subsides, et nous ferons l'examen des crédits relatifs au ministère du Commerce et de l'Industrie et de celui de l'Agriculture.

M. OLIVER: Le ministre ferait-il difficulté de nous fournir les renseignements qu'il peut avoir sur l'état d'avancement des travaux relatifs au prolongement jusqu'à Teulon (Man.) de la voie du Pacifique-Canadien? J'aimerais à savoir s'il y a progrès, et jusqu'à quel point.

M. GRAHAM: Le ministre devait mettre aujourd'hui sur le bureau de la Chambre un rapport supplémentaire.

M. COCHRANE: C'est ce qui a été fait.

M. GRAHAM: On a aussi demandé des renseignements sur certains obstacles qui entravent le cours de la rivière Rideau.

M. COCHRANE: J'aurai ces renseignements ce soir.

M. GRAHAM: Ce sera tout aussi bien demain matin.

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

Reprise de la séance

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine) (Mont-réal): Si je puis obtenir le consentement unanime de la Chambre, je proposerai la mise en délibération immédiate des projets de loi d'intérêt privé inscrits au Feuilleton sous les n° 83 et suivants, jusqu'au n° 94 inclus. Ils n'ont besoin que de subir leur 2e lecture et d'être renvoyés aux divers comités que cela concerne. Ces comités vont se réunir au commencement de la semaine prochaine, et ils pourront en disposer lundi, mardi ou mercredi. En cinq minutes, ils auront tous été lus, et je prierais la Chambre de bien vouloir mettre la règle de côté et disposer de ces projets de loi.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Du bill (n° 157), présenté par M. Macdonnell, relatif à la haute-cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers dans la Puissance du Canada;

Du bill (n° 158), présenté par M. Macdonnell, tendant à constituer The Grand Lodge of the "Loyal Order of Moose" dans la Puissance du Canada;

Du bill (n° 161), présenté par M. Fripp, relatif à la "Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company."

Du bill (n° 162) présenté par M. Beattie, tendant à faire droit à William Alexander Hunt Jenkins.

Du bill (n° 163) présenté par M. Wallace, tendant à faire droit à Edith Harriet Duffy.

Du bill (n° 164) présenté par M. McCraney, tendant à faire droit à John Angus Kennedy.

Du bill (n° 172) présenté par M. Lalor, concernant la compagnie du canal maritime de Sainte-Claire et d'Erié.

Du bill (n° 173) présenté par M. Beattie, tendant à faire droit à Henry Greek Willis.

Du bill (n° 174) présenté par M. Wallace, tendant à faire droit à Keetha Seely.

Du bill (n° 175) présenté par M. Lennox, tendant à faire droit à David George Davidson.

Du bill (n° 176) présenté par M. Barker, tendant à la refonte et à la modification

des lois concernant la compagnie de garantie et contre accidents dite "Dominion Gresham Guarantee and Casualty Company."

Du bill (n° 177) présenté par M. Tobin, ayant pour objet l'autorisation de la "Capital Trust Corporation, (à responsabilité limitée)."

BREVET DE LA "CONTINENTAL CAN COMPANY".

A l'appel de l'ordre du jour portant reprise de la délibération en comité général du bill (n° 119) présenté par M. Fripp, concernant certains brevets de la "Contiental Can Company".

M. BENNETT (Simcoe): En l'absence de l'honorable député (M. Fripp) au nom duquel le projet de loi est inscrit, je demande qu'il soit réservé.

(La Chambre se forme en comité pour délibérer les bills d'intérêt privé.)

M. NESBITT: Monsieur le Président, est-ce le premier bill qui vient en discussion?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: C'est le deuxième objet. Le premier est réservé.

M. NESBITT: Si le règlement me le permet, je désire m'éclairer au sujet du premier bill. J'ai combattu ce projet, à la dernière réunion, parce que, à mon avis, on ne nous a pas suffisamment éclairés sur les raisons qui ont provoqué cette demande de renouvellement. Depuis, j'ai appris que les articles en question ont été fabriqués sous l'autorité de l'article 38; mais on a discontinué cette fabrication, vu qu'il n'existait pas de demande pour ces articles. Voilà pourquoi le commissaire des brevets a pensé que l'article 44 de la loi des brevets pourrait fort convenablement s'appliquer ici. Depuis cette époque, il a surgi une demande pour ce produit et ces brevets ont été en lieu d'utiliser leur brevet. Et comme je tiens à encourager tout ce qui offre aux inventeurs l'occasion de bénéficier du produit de leurs inventions, je retire bien volontiers les objections que j'avais formulées contre ce bill.

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE L'ALBERTA A LA RIVIERE-A-LA-PAIX ET A L'EST.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 129) présenté par M. Chabot, concernant le chemin de fer de l'Alberta à la Rivière-à-la-Paix et à l'Est.

Sur le préambule.

M. OLIVER: Je voudrais qu'on m'éclairât sur la route de ce chemin de fer. Quel est l'objectif visé et quel pays veut-on desservir? A en juger d'après le titre, la route

passerait surtout dans le comté que je représente, et je désirerais qu'on m'éclairât sur la question.

M. BENNETT (Simcoe): J'étais présent au comité des chemins de fer, l'autre jour, lorsque le bill à l'étude vint sur le tapis, de concert avec un autre projet de loi. Ce chemin de fer doit se diriger vers le nord, et il sera presque parallèle à un autre chemin de fer. Le promoteur du bill est un député de l'Alberta et le comité semblait d'avis qu'il y avait lieu d'adopter les deux bills. La compagnie a fait, dit-on, un dépôt à la banque d'Ottawa et j'ai sous les yeux une lettre donnant crédit pour un dépôt de \$25,000, sauf retrait par la compagnie. Voici ce texte:

La Banque d'Ottawa.

Ottawa (Ont.), 22 mars 1912.

Monsieur William C. McCarthy,
Castle Building, Ottawa.

Cher monsieur,—En confirmation de mon message téléphonique, j'ai l'honneur de vous informer que nous avons placé au crédit du chemin de fer de l'Alberta à Rivière-à-la-Paix et à l'Est la somme de \$25,000 sauf retrait par la compagnie, seulement par le président et les directeurs, régulièrement nommés.

Bien à vous,

F. C. MULKINS,
Administrateur.

Cette lettre est adressée à M. McCarthy, avocat du chemin de fer. Les deux bills ont été discutés, l'autre jour, et le comité semblait d'avis qu'il y avait lieu d'adopter les deux projets de loi.

M. OLIVER: Il conviendrait que l'initiateur de ce bill ou le ministre des Chemins de fer ou le président du comité des chemins de fer fit une déclaration autorisée à l'égard de ce bill. A mon avis, cette route se trouve entièrement dans le comté que je représente. Je désirerais qu'on m'éclaire sur la question.

M. BENNETT (Simcoe): Il ne s'agit ici que d'un renouvellement de charte, d'une prorogation de délai pour la construction. Le président du comité est plus au courant de la chose que moi.

M. LENNOX: Je ne saurais éclairer l'honorable député. J'étais absent du comité, quand on a adopté ce bill, mais ce n'est pas à mon absence que j'attribue ce manque de lumières. La véritable raison, c'est que lorsqu'on vient ici nous demander une prorogation de délai, le comité ne se renseigne jamais sur la route suivie par le chemin de fer et sur les autres détails. Lorsqu'on accorda cette charte de chemin de fer, en 1910, le comité alla aux renseignements. Cette question n'a pas le mérite de la nouveauté; la route a été parfaitement décrite, à cette époque. En comité

des chemins de fer, on n'a sans doute donné aucun éclaircissement.

M. OLIVER: Je ne veux pas retarder les délibérations, d'autant plus qu'il reste nombre de bills à discuter; seulement, je serais bien aise que le comité voulût bien résumer l'étude de ce bill, jusqu'à ce qu'on nous ait éclairés à cet égard. L'honorable député (M. Lennox) semble d'avis que, lorsqu'on a accordé l'autorisation législative à une compagnie de chemin de fer, il faut renouveler indéfiniment cette charte; mais parmi les populations de l'Ouest, on est d'avis qu'il ne faut plus appliquer pareille règle; mais, qu'au contraire, lorsqu'une compagnie ne respecte pas les stipulations de la charte, il faut déblayer le terrain et fournir à d'autres l'occasion de faire l'ouvrage. Ce n'est nullement la charte qui est l'objet de vives critiques; seulement, le comité me ferait un faveur, en réservant l'étude du bill, jusqu'à ce que je puisse m'éclairer.

M. BENNETT (Simcoe): Je ferai observer au député d'Edmonton (M. Oliver) que le député de Macleod (M. Warnock) était présent lorsque le bill est venu en discussion, et il a paru donner toute son approbation à la mesure. J'ai pensé que, comme ce chemin de fer traverse son comté, l'honorable député doit être au courant de la question.

M. OLIVER: Si j'en juge d'après le titre du bill, ce chemin de fer passe entièrement dans mon comté.

M. LENNOX: L'interprétation donnée à mes paroles par le député d'Edmonton (M. Oliver) n'est guère loyale. Je n'affirme pas que, parce qu'on vient nous demander ici le renouvellement d'une charte, il faille nécessairement accéder à cette demande, sans même se demander s'il est expédient de le faire. Mais lorsqu'on est allé aux renseignements sur la solvabilité d'une compagnie, qu'elle a reçu l'autorisation législative et qu'elle revient nous demander une prorogation de délai, alors s'il se trouve dans les localités sur le parcours de cette ligne des gens qui connaissent certaines raisons militant contre ce renouvellement de charte, c'est l'heure et le moment de venir le déclarer ici. On n'a pas formulé devant le comité, dit-on, d'objections contre ce renouvellement de charte. En pareille circonstance, on ne s'est guère attardé à s'éclairer sur la route suivie par cette ligne. L'honorable député (M. Oliver) dit qu'elle traverse son comté; mais, s'il est vrai que ce chemin de fer traverse son comté, et qu'il ait reçu l'autorisation législative, il y a deux ans, mon collègue en doit savoir quelque chose. Je ne tiens pas outre mesure à ce qu'on adopte ce bill ce soir même, seulement je dis que, lorsqu'une compagnie vient nous demander un pre-

mier et un deuxième renouvellements, et que personne ici ne s'oppose à la chose, il me semble que le comité n'est pas tenu de s'éclairer au sujet du tracé. Disons qu'un chemin de fer soit autorisé par sa charte à traverser mon comté ou un comté voisin, et qu'à mon avis, il n'y ait pas lieu de renouveler cette charte, je ne manquerais pas de le dire en temps utile. A mon avis, il y a lieu ici d'accorder le renouvellement demandé. Mais si l'honorable député tient à ce que le bill soit réservé, je ne m'y oppose nullement.

M. BENNETT (Simcoe): Comme le député de Macleod (M. Warnock) est maintenant revenu, il pourrait peut-être faire bénéficier de ses lumières le député d'Edmonton.

M. WARNOCK: Ce chemin de fer, paraît-il, part d'un certain endroit de la frontière internationale et se dirige vers le nord, puis à l'ouest des collines de la frontière et de là vers Edmonton? Mais il y a deux autres chartes de chemins de fer couvrant la même route: le chemin de fer Canadien-Nord et le chemin de fer "Western Dominion", cette dernière charte étant venue sur le tapis au comité des chemins de fer l'autre matin. En réalité, c'est mardi matin, en comité, que j'ai appris l'existence de ce chemin de fer.

M. BENNETT (Simcoe): L'honorable député sait maintenant que le bill a été adopté il y a quelque temps et le député d'Ottawa, si je ne me trompe, tient à ce que ce projet de loi soit expédié ce soir même. Le député de Macleod ne veut sans doute pas s'opposer à la construction d'un chemin de fer dans son propre comté, alors que cette compagnie a prouvé sa sincérité en faisant le dépôt voulu à la banque. Elle ne demande que le droit de se mettre à l'œuvre. La concurrence est l'âme du commerce, en matière de chemins de fer dans l'Ouest.

M. WARNOCK: Je ne m'oppose pas à ce chemin de fer, surtout depuis qu'on a mis au rancart les objections que nous avions formulées, l'autre jour, à l'égard du chemin de fer Western Dominion. Les honorables députés se rappellent qu'ils ont combattu le renouvellement de la charte de cette compagnie. Je n'ai aucune objection à faire valoir contre ce projet de loi; il nous faut la concurrence.

M. OLIVER: Je tiens absolument à ce qu'on nous éclaire davantage. Accorder une charte à une compagnie de chemin de fer n'est malheureusement pas synonyme de concurrence; je serais bien aise qu'il en fût autrement. Il y a des chartes accordées à des compagnies sincères; d'autres ne sont que des moyens de soutirer de l'argent au public. Il me serait impossible de dire dans quelle catégorie figure cette charte,

tant que les initiateurs de ce bill ne m'auront pas fait bénéficier de leurs lumières.

M. BENNETT (Simcoe): L'avocat de la banque et le certificat en question m'assurent de la sincérité de la compagnie et le député, dans le comté duquel elle se propose de construire sa voie ferrée, tient à ce qu'elle se mette à l'œuvre. L'honorable député (M. Oliver) admettra que nous sommes autorisés à mettre cette compagnie en situation de commencer ses travaux, comme le désire le député du comté.

M. OLIVER: Si le bill dispose que ce chemin de fer ne doit pas dépasser les limites du comté de mon collègue, c'est parfait; mais à mon avis, il n'en est pas ainsi, et nous devons supposer que le principal objectif de cette voie ferrée est le comté que je représente.

M. BENNETT (Simcoe-est): Tous les chemins mènent à Edmonton.

M. OLIVER: C'est au delà d'Edmonton.

M. NESBITT: Est-ce là le bill qui était en discussion devant le comité des chemins de fer, l'autre jour, alors qu'on a formulé une objection que le comité a rejetée.

M. BENNETT (Simcoe-est): Ce n'est pas le bill au sujet duquel on a formulé cette objection qui a été mis au rancart. Cette compagnie combattait un certain autre projet de loi, mais il a été adopté. Il s'agit simplement ici d'un renouvellement de charte.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE D'ASSURANCE SUR LA VUE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 126) présenté par M. McLean (Queen, I. P.-E.), ayant pour objet d'autoriser la compagnie Universelle d'Assurance sur la vue.

M. LEMIEUX: Quel genre de vue assure-t-on ici?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): L'autre jour, quand le bill est venu en discussion devant le comité, le représentant du département des Finances assura le comité que le bill à l'étude répondait à toutes les prescriptions de la loi des assurances. Avant sa présentation, le bill fut soumis aux fonctionnaires du département des assurances et ils suggérèrent d'ajouter l'article 9.

M. EMMERSON: Quel est l'objectif visé?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): L'article 7 est ainsi conçu:

La compagnie peut passer des marchés d'assurance avec qui que ce soit, touchant les yeux et la vue et peut stipuler une indemnité,

M. OLIVER.

pour perte de la vue ou lésion des yeux provenant d'une cause quelconque.

M. BOYCE: Assure-t-on ici contre la cécité morale comme contre la cécité physique?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Cela regarde le département.

M. FOSTER: Généralement ces malades sont incurables.

M. NESBITT: En comité, je n'ai pas réussi à faire préciser le chiffre de la prime d'assurance.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): C'est le département qui fixera ce chiffre.

M. BOYCE: Quelle est la base du contrat? Est-ce une seule prime?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Une seule prime et voilà pourquoi le département a ajouté l'article 9.

M. BOYCE: Est-ce une police d'assurance perpétuelle, la vie durant de l'assuré?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Précisément.

M. LEMIEUX: Assure-t-on les politiciens à courte vue contre tout faux pas qu'ils pourraient faire?

M. OLIVER: Le Parlement se ferait honneur en étudiant avec la gravité voulue la question de savoir s'il convient d'accorder l'autorisation législative à une organisation dont l'objectif est exposé dans ce bill. On me dira peut-être que prend assurance qui veut; mais à mon sens, le Parlement assume une responsabilité en accordant des privilèges dans un but quelconque. Le Parlement ferait bien, avant d'accorder cette charte, de s'éclairer davantage sur les détails, les motifs et les méthodes qu'entend adopter cette compagnie. Nous agirons avec beaucoup de légèreté, en accordant la sanction législative à pareille proposition, sans obtenir plus de lumière.

M. MEIGHEN: Je souscris aux observations de l'honorable député (M. Oliver). C'est peut-être ma faute, dans une certaine mesure, si je connais si peu le texte en discussion; mais si j'en juge d'après ce que j'ai entendu ce soir, ce projet semble tellement prêter le flanc aux attaques que nous devrions nous éclairer davantage, avant de l'adopter. Le Parlement n'a encore accordé que dans une mesure restreinte l'autorisation législative aux compagnies d'assurance. En matière d'assurance, nous n'avons pas la même latitude que dans les autres pays. Le Parlement s'est toujours montré plus ou moins circonspect, pour le moins dire, en accordant l'autorisation à ces compagnies. Comment une compagnie peut légitimement et en justice envers ses porteurs de polices exercer son commerce en assurant la vue, voilà qui me semble inexplicable.

Le député de Queen (I.P.E.) affirme qu'il ne doit y avoir qu'une seule prime pour toute l'assurance et il est facile de voir le danger qui découle de là.

M. NESBITT: Voilà pourquoi, en séance du comité, nous avons obligé la compagnie à faire un dépôt d'un chiffre plus élevé?

M. MEIGHEN: Est-il prouvé que le dépôt, même avec cette majoration, constituerait une garantie suffisante pour les assurés?

M. NESBITT: L'expérience nous fait défaut.

M. MEIGHEN: L'expérience ne saurait vous éclairer. Le comité a le devoir de veiller à ce que le dépôt ou les garanties soient suffisantes pour protéger les porteurs de police en perspective. A mon sens, la compagnie ne serait d'aucune utilité, quand bien même ses assurés jouiraient des garanties voulues. La perte de la vue me semble chose plus ou moins vague et ne devrait pas être l'objet de l'assurance.

M. AMES: Ce projet de loi est venu en discussion devant le comité des banques et du commerce. Les initiateurs du bill ont franchement avoué que c'est là une innovation en matière d'assurance, l'idée étant qu'en payant une prime, on serait indemnisé de la perte de la vue survenant plus tard au cours de la vie, soit par accident ou autrement. Le comité prit la précaution d'exiger que la somme de \$100,000 serait réellement versée par la compagnie avant le commencement de ses opérations; et en outre, que la formule de police employée devrait être soumise à l'examen du département, avant que la compagnie fût autorisée à émettre ses polices; bref, qu'elle devrait remettre au Gouvernement un dépôt considérable destiné à protéger ceux qui pourraient s'assurer ainsi. C'est là une innovation au Canada; c'est une expérience et je sais, de science certaine, que dans certaines circonstances, si on eût pris pareille police d'assurance, l'assuré en aurait grandement bénéficié. On n'est guère exposé à perdre la vue, à être frappé de complète cécité, et par conséquent le chiffre des primes serait peu élevé. Ce projet de loi a pris naissance à Edmonton, et ceux qui y sont intéressés en demandent l'adoption, surtout à titre d'expérience; mais dans la pensée de ses promoteurs, il répond à un besoin urgent.

M. MACLEAN (Halifax): A mon avis, l'assurance contre la perte de la vue n'est pas une innovation; mais je me propose de voter le rejet de ce bill, parce que son titre, à mon sens, peut aboutir à la fraude et c'est là sans doute ce qui portera le comité à le rejeter, si dignes de respect que puissent être les initiateurs du bill.

M. GRAHAM: Il figure, dans quelques formules d'assurance-vie, une clause rela-

tive à l'incapacité absolue, et la cécité complète constitue ce qu'on appelle l'incapacité absolue.

M. BOYCE: Cette clause n'intéresse que l'assurance contre les accidents.

M. GRAHAM: Elle figure aussi dans les polices d'assurance-vie de nombre de compagnies.

M. BOYCE: Mon collègue est-il d'avis que le Parlement ratifierait pareil contrat d'assurance souscrit par une compagnie qui s'engagerait à assurer contre la perte de la vue? On a fait valoir des arguments fort probants contre ce bill; et bien qu'il me répugne de détruire le travail consacré à ce bill à une heure si tardive de la session, je dois l'avouer, j'y vois une source de graves dangers et fort peu de bien à titre de compensation. On pourrait renvoyer le bill à la prochaine session.

M. GRAHAM: Mes observations concordent avec celles de l'honorable député. J'ai fait voir que le public n'aurait guère à souffrir de l'autorisation de cette compagnie, puisqu'aujourd'hui même il peut obtenir pareille assurance.

M. EMMERSON: Non pas en payant une prime.

M. GRAHAM: Le public peut obtenir protection d'une manière bien plus sûre, à mon avis, que par le moyen proposé ici.

M. LEMIEUX: M. Fitzgerald ou le département a-t-il adressé au comité un rapport défavorable au bill?

M. AMES: Le département n'a formulé aucun argument contre le bill. Il pense que c'est une innovation et envisage la chose à titre d'expérience; mais il ne fait pas valoir d'objection contre le bill. Il a fait observer que les compagnies d'assurance contre les accidents assurent contre les accidents ou lésions de la vue, mais qu'elles n'assurent pas contre le déclin graduel de la vue résultant de la vieillesse ou de la maladie.

M. EMMERSON: A mon avis, on ne saurait bénéficier de pareille assurance, à moins que ce ne soit contre la perte totale de la vue ou la cécité absolue; autrement, ce serait une source constante de litiges touchant l'étendue de la perte de la vue. Il y a lieu d'hésiter avant d'adopter pareille mesure.

M. NESBITT: Il serait bon de réserver le bill jusqu'à lundi, à moins que le promoteur ne s'y oppose.

M. LEMIEUX: Il ne serait pas même nécessaire de le renvoyer au comité. Si l'honorable député voulait bien obtenir l'opinion du département de l'assurance, la Chambre pourrait peut-être. . .

M. McLEAN (Queen, I. P.-E.): Le département est d'avis que cette assurance est une question sur laquelle le Parlement peut se prononcer. Le département l'approuve et il resterait à régler la formule de la police d'assurance.

(L'heure réservée aux bills d'intérêt privé est écoulée.)

3e LECTURE

APRES DELIBERATION SOMMAIRE EN COMITE GENERAL DE DIVERS PROJETS DE LOI.

Du bill (n° 134), présenté par M. Good-ève, concernant la compagnie du chemin de fer de la Colombie-Anglaise et de Dawson.

Du bill (n° 135), présenté par M. Stevens, concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver, de la vallée du Fraser et du Sud.

Du bill (n° 125), présenté par M. Martin (de Regina), concernant la compagnie du chemin de fer "Western Dominion".

Du bill (n° 136), présenté par M. Hepburn, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Prince-Edouard et de Hastings.

Du bill (n° 139), présenté par M. Devlin, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer d'Ottawa et du lac McGregor.

Du bill (n° 141) présenté par M. Lespérance, ayant pour objet d'autoriser la compagnie d'assurance contre l'incendie "Interprovinciale".

DISCUSSION DE RESOLUTIONS RELATIVES A DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer certaines résolutions concernant les subventions à accorder en aide à la construction des lignes de chemins de fer mentionnées.

32) A la compagnie de chemin de fer de Simcoe, Grey et Bruce, pour une ligne de chemin de fer jusqu'à ou vers Kincardine; de 50 milles au plus.

M. GRAHAM: Le ministre voudrait-il bien nous éclairer au sujet de cette subvention? J'ai souvenance de la chose; quelques-uns de nos collègues ne sont peut-être pas au courant des faits.

M. MIDDLEBRO: L'ancien ministre des Chemins de fer se souviendra sans doute de ce dont il s'agit. La proposition tend à la construction d'une voie ferrée de Kincardine à Southampton et de là à Owen-Sound, Meaford, Collingwood et Orillia. La partie du chemin de fer dont le besoin se fait le plus vivement sentir, est celle qui s'étend entre la ville de Meaford et celle

M. LEMIEUX.

d'Owen-Sound, que nous essayons depuis nombre d'années à faire construire.

M. GRAHAM: La subvention s'applique à tout ce tracé, n'est-ce pas?

M. MIDDLEBRO: Oui. Le tracé part d'Orillia et couvre une distance de 50 milles; mais rendu à cette étape, il n'atteindrait pas la ville d'Owen-Sound. Je désire donc apporter ici une modification, de sorte que les 50 milles en question comprennent le chaînon entre Owen-Sound et Meaford; et de l'agrément du ministre, je propose de demander que cet amendement soit substitué à l'article 32 dans sa rédaction actuelle:

A la compagnie du chemin de fer de Simcoe-Grey-Bruce, relativement à 50 milles de sa voie ferrée projetée entre la ville de Kincardine et celle d'Orillia, les 50 milles en question devant embrasser cette partie de la ligne reliant les villes d'Owen-Sound et de Meaford.

M. GRAHAM: Ce texte comprend la partie de la voie ferrée en question et davantage?

M. MIDDLEBRO: Oui. La rédaction primitive de cet article n'embrasserait pas ce tracé.

M. GRAHAM: Comme l'a dit le député de Grey-nord (M. Middlebro) voilà déjà quelques années que ce chemin de fer se discute ici. Si je ne me trompe, les expéditeurs de cette région, quand ils veulent acheminer leurs marchandises vers l'Ouest, sont obligés de faire tout un long circuit, en passant par Toronto.

M. MIDDLEBRO: Et ainsi en est-il pour les expéditeurs vers l'Est.

M. GRAHAM: Or, la construction de cette ligne leur assurera une route plus directe. On objectera peut-être que ce tracé traverse une région déjà colonisée. Si je signale cette objection, ce n'est pas que je m'oppose à la proposition en discussion—non, au contraire j'y souscris—mais c'est que, plus tard, en d'autres circonstances, il y aura là un précédent qu'on pourra avantageusement invoquer. Quand on demandera au ministre quelque subvention en faveur d'autres chemins de fer traversant des régions colonisées de vieille date, il n'invoquera pas cette raison, j'espère, pour écarter ces demandes. Je puis signaler un de ces projets de voie ferrée qu'on ne lui a peut-être pas présentés, mais qu'on m'a signalés lorsque je dirigeais le ministère des Chemins de fer. Le ministre des Douanes (M. Reid), je le sais, tient à la construction de ce chemin de fer projeté, car il figurait parmi les délégués qui se rendirent auprès de moi pour me presser d'accorder cette subvention. Il s'agit d'un chemin de fer en ligne droite entre Ottawa et Brockville.

M. COCHRANE: Le besoin s'en fait vivement sentir.

M. GRAHAM: Il existe deux chartes pour une ligne entre Brockville et Ottawa; seulement les chartes ainsi accordées n'ont pas abouti à la construction de cette voie ferrée.

M. COCHRANE: A-t-on accordé une subvention?

M. GRAHAM: Pas que je sache. Il a été accordé une subvention à une ligne de Kingston à Ottawa. Les ingénieurs de chemin de fer qui ont fait le lever topographique constatent l'existence d'une bonne route entre Ottawa et Brockville, de construction facile. Un des avantages de ce chemin de fer, c'est qu'il fournirait un nouveau raccordement dont le besoin se fait vivement sentir, entre Toronto et Ottawa.

Je ne suis pas assez altruiste pour oublier qu'Ottawa et le voisinage de Brockville en bénéficieraient également. Nombre de citoyens d'Ottawa passent l'été dans les localités sur le parcours du Saint-Laurent; or, une des difficultés qu'éprouvent ces gens en villégiature, c'est le trajet d'aller et retour, du samedi au lundi. La distance de Brockville à Ottawa en ligne droite est de 56 milles tandis que la distance à parcourir aujourd'hui est de 74 milles. Cette économie l'emporterait sur un raccordement de nature locale. On demandera peut-être au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) d'étudier ce projet, et je suis bien aise qu'il existe cette subvention accordée à un chemin de fer traversant une région d'ancienne colonisation. Je souscris à l'amendement de mon collègue (M. Middlebro.)

M. CLARK (Bruce): Quelle est la longueur de cette ligne? Et pourquoi la subvention ne s'applique-t-elle pas au delà de 50 milles? Cette subvention est-elle affectée à une certaine partie du chemin?

M. GRAHAM: L'amendement du député de Grey-nord (M. Middlebro) vise la ligne projetée entre certains points désignés.

M. COCHRANE: Souvent la subvention accordée à un chemin de fer ne s'applique qu'aux 50 premiers milles; mais ces travaux terminés, nous sommes bien aises que les compagnies mettent à l'étude le prolongement de leurs voies ferrées. L'inconvénient, c'est que trop souvent elles ne font rien. A mon avis, il faudrait poser comme condition cette alternative, ou bien construire leurs chemins, ou bien ne plus se présenter ici.

M. BENNETT (Simcoe): Quant à l'amendement du député de Grey-nord (M. Middlebro) touchant cette partie du chemin de fer entre Owen-Sound et Meaford, je me borne à observer que parmi les arguments allégués en faveur de cette subvention devant le ministre des Chemins de fer, on a fait

observer que la ligne partirait d'Orillia et desservirait une région qui manque de chemin de fer et assurerait à Orillia même une correspondance avec le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. A mon avis, il n'y a pas lieu d'adopter pareil amendement ni de modifier le texte inscrit au Feuilleton de cette Chambre plaçant le point de départ à Orillia.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT: L'amendement sera-t-il adopté?

M. BENNETT: Je tiendrais à connaître la pensée du ministre à cet égard. Une ligne de Meaford à Owen-Sound est tout au plus d'intérêt local, cela soit dit en toute déférence pour Meaford et Owen-Sound; mais si le point de départ du chemin de fer est à Orillia et qu'il se dirige vers l'ouest, il sera en correspondance avec ces trois vastes réseaux. Quand il sera à 50 milles d'Orillia, il sera probablement près de Collingwood. La subvention devrait être accordée en conformité du texte même de la résolution. Placer le tracé entre Meaford et Owen-Sound serait en faire un chemin d'intérêt local entre ces deux points.

M. EMMERSON: Sans correspondance avec les réseaux transcontinentaux?

M. BENNETT (Simcoe-est): Précisément. Orillia demeure le point de départ, le chemin de fer bénéficiera de trois réseaux transcontinentaux.

M. MIDDLEBRO: Je m'étonne que le député de Simcoe-est (M. Bennett) prenne pareille attitude, sachant parfaitement que depuis quinze ans, les citoyens d'Owen-Sound et de Meaford ont déployé tous leurs efforts pour obtenir ce raccordement. La municipalité d'Owen-Sound a offert \$100,000, pour obtenir cette correspondance entre Owen-Sound et Meaford. Aujourd'hui, pour expédier des marchandises par rail, d'Owen-Sound à Meaford, à 20 milles de distance, il faut passer par Bolton, aller et retour, distance de plus de 200 milles. Les directeurs de cette compagnie ont tenté tous les efforts possibles pour établir cette correspondance entre Owen-Sound et Meaford, et un des objectifs visés dans le prolongement du chemin de fer vers l'est et vers l'ouest, a été de faciliter l'établissement de ce raccordement. Le député de Simcoe-est (M. Bennett) a gardé le silence, quand la charte a été obtenue; or, aujourd'hui il cherche à obtenir un chemin de fer d'Orillia à Owen-Sound, c'est-à-dire que ce chemin de fer ne se rendrait pas à Meaford et n'atteindrait pas, par conséquent, le principal objectif, l'établissement de la correspondance entre Owen-Sound et Meaford. A Owen-Sound, les correspondances nous manquent entièrement pour l'acheminement des marchandises vers l'Ouest et le Nouvel-Ontario. En hiver, le commerce avec ces régions s'y trouve entièrement paralysé et il en est

ainsi encore en été, à moins qu'on ne passe par voie de Toronto.

L'honorable député le sait parfaitement, et je m'étonne qu'il invoque une question de simple forme, pour s'assurer la construction de ce chemin de fer d'Orillia, en gagnant l'Ouest d'où jamais il n'atteindrait ni Owen-Sound, ni Meaford et encore moins pourrait-il les mettre en correspondance. A mon sens, il faut se piquer de loyauté en pareille matière et mon collègue ne fait pas preuve de loyauté ici. Je demande donc l'adoption de ma résolution. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) connaît parfaitement les efforts tentés par les citoyens d'Owen-Sound et de Meaford pour obtenir cette correspondance. Ce que nous voulons, c'est la construction de la première partie de ce chemin entre Owen-Sound et Meaford; après cela, nous voulons bien déployer tous nos efforts pour le prolonger vers l'est et vers l'Ouest. Voilà l'objectif du bill.

M. EMMERSON: J'appelle l'attention sur une question de règlement à cet égard. Si on adopte l'amendement, la subvention se trouve pour ainsi dire affectée à une région autre que celle visée par les résolutions primitives qui ont reçu l'assentiment de Son Altesse Royale. L'assentiment de la couronne est donné à une subvention accordée à une ligne de chemin de fer, d'Orillia à Kincardine; or l'amendement vise une subvention à un chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford. A mon avis, la pratique parlementaire interdit tout amendement s'écartant en pareille mesure de la proposition primitive à laquelle la couronne a donné son assentiment.

M. MIDDLEBRO: La subvention est accordée à la compagnie pour sa ligne de chemin de fer.

M. EMMERSON: Sans doute, mais dans un certain but; et c'est cet objectif qu'on ne saurait modifier.

M. MIDDLEBRO: La subvention est accordée à la compagnie pour sa ligne de chemin de fer, et nous la déplaçons un peu vers l'Ouest, voilà tout.

Il n'y a que 25 milles entre Meaford et Owen-Sound et la subvention est pour 50 milles.

M. EMMERSON: La résolution dit pour une ligne de chemin de fer depuis la ville d'Orillia jusqu'à ou vers Kincardine. L'amendement porte sur une partie de chemin de fer absolument différente. Cela peut rentrer dans les plans de la Simcoe, Grey et Bruce Railway Company, mais non pas en ce qui regarde la ligne spéciale de chemin de fer désignée dans la résolution qui a été adoptée.

M. MIDDLEBRO: Ce n'est peut-être pas la même partie qui est dans la résolution,

M. MIDDLEBRO.

mais c'est à la même ligne de chemin de fer et à la même compagnie, simplement détournée un peu vers l'ouest. Cela ne change pas du tout le montant.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je veux être juste sur cette question. Je ne crois pas que j'abuse de l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro). Le projet d'un chemin de fer depuis un endroit à ou près d'Orillia vers la péninsule ouest d'Ontario a été pendant longtemps l'objet de discussion. Au commencement de la session une députation nombreuse a rendu visite au ministre des Chemins de fer et parmi les délégués se trouvaient le maire et le conseiller général d'Orillia. J'ai accompagné la délégation et me suis rendu chez le ministre. Je crois qu'il sera de mon avis, ainsi que les autres personnes qui étaient présentes, si je dis que le prétexte le plus sérieux qui ait été donné pour obtenir cette subvention fut que la construction de cette ligne donnerait à la population de cette région voisine d'Orillia une possibilité d'avoir accès à ces trois lignes qui passent à ou près d'Orillia, c'est-à-dire le Canadian-Northern, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc et l'octroi d'une subvention fut, pour cette raison, l'objet d'une demande tenace adressée au ministre. Cette idée a dû faire impression sur le ministre puisque nous voyons qu'il a présenté ce soir cette résolution à la Chambre. Je ne crois pas que si on s'était borné à demander une subvention simplement pour une ligne entre Meaford et Owen-Sound, on l'aurait trouvée ce soir dans ce bill. L'argument capital qui a été exposé au ministre est le suivant: si vous tracez un triangle ayant Owen-Sound et Meaford sur une base et Orillia sur une autre, il est nécessaire de passer par le sommet du triangle, Toronto, pour revenir trouver ces lignes à Orillia. Si la ligne doit être une entreprise couronnée de succès elle doit absolument communiquer avec ces trois grandes lignes.

Tout le monde est d'accord pour dire que c'est un grand ennui pour la population d'Owen-Sound et de Meaford que d'être forcée d'aller à Toronto, distant de 120 milles et de faire ensuite 90 milles pour revenir à Orillia, afin de communiquer avec l'un de ces chemins de fer à la ligne-mère. Si la ville d'Owen-Sound accorde une subvention de \$100,000, c'est qu'elle a un intérêt direct à la construction de cette ligne. Je crois que ce serait très profitable pour Owen-Sound, grand centre manufacturier, d'avoir ce raccourci, de façon que sa production puisse être expédiée à Orillia et de là à l'une de ces trois grandes lignes. Assurément mon honorable ami de Grey-nord ne peut pas s'attendre à ce que je reste muet quand la population d'Orillia appuie cette demande et quand je dis cela, j'entends qu'elle a insisté pour obtenir

cette subvention qui est indiquée ici dans la résolution. On ne peut pas s'attendre à ce que je ne dise rien quand les représentants d'Orillia ne sont pas ici pour soutenir leur prétention. Je ne pense pas que la population d'Orillia se serait fait représenter dans la députation si c'eût été simplement pour demander une ligne entre Meaford et Owen-Sound; c'est une question qui ne l'intéressait pas. Mais le but qu'elle désirait atteindre et son objet était d'avoir une ligne passant par Orillia de façon à lui permettre de communiquer avec Owen-Sound et les localités de l'ouest.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami (M. Bennett) sait parfaitement bien qu'aucun des promoteurs n'est d'Orillia; ils sont d'Owen-Sound et du voisinage. Jusqu'à cette session, quand j'ai demandé à l'honorable député de Simcoe de venir ici et de m'aider à réussir, il n'y a jamais eu une demande d'Orillia, pas un seul délégué n'est venu et aucune dépense n'a été faite en vue de faire aboutir l'opération. Je crois que ma demande est bien fondée. Je ne demande pas une addition à la longueur de la ligne; je demande seulement qu'elle soit un peu modifiée de façon à parcourir la distance entre Owen-Sound et Meaford.

M. GRAHAM: C'est une question dont on m'a entretenu pendant quelques années. En réalité, de mon temps, on était plus intéressé au raccordement entre Owen-Sound et Meaford. Quiconque a voyagé dans cette région sait qu'on a eu besoin pendant des années de ce raccordement et la résolution d'aujourd'hui permet d'espérer la réalisation du projet plus que tout ce qui a été proposé. Suivant moi, l'action de cette subvention, telle qu'elle est réclamée par l'amendement, ne met pas un terme aux réclamations, elle ne permet que l'exécution d'une partie du projet. Ce projet consiste à desservir tout le territoire mentionné par l'honorable député de Bruce-Nord et par l'honorable député de Simcoe-Nord; il s'agit de savoir quel est celui qui recevra l'aide le premier. Je ne sais pas si la prétention de mon honorable ami peut être soutenue. Mais je dirai au président que le comité a, suivant moi, le pouvoir de changer la résolution tant que l'amendement ne la fait pas dévier de son objet principal. Peut-être avons-nous changé les conditions en vertu desquelles nous avons d'abord obtenu le consentement du Gouverneur-général.

M. EMMERSON: Je ne crois pas que nous ayons jamais fait un changement aussi radical.

M. GRAHAM: Nous pouvons avoir changé le tracé ou la longueur de la ligne pro-

posée à laquelle une subvention a été accordée et si c'est tout, le ministre des Chemins de fer pourrait proposer que cet amendement soit fait à la résolution en disant à quelle partie de la ligne cette subvention s'appliquera et que l'autorisation de Son Altesse Royale a été donnée à la modification.

M. EMMERSON: Je ne suis pas au courant de l'affaire et j'ai soulevé le point d'ordre pour le simple motif que nous ne pouvons pas faire, je crois, un changement aussi radical que celui qui a été proposé. Vous pouviez aussi bien dire, si vous avez obtenu le consentement de Son Altesse Royale pour une ligne de chemin de fer allant d'Ottawa à Mattawa qu'on propose de la changer de façon à avoir une ligne entre Pembroke et Mattawa, bien que toutes les deux seraient une seule et même chose.

M. COCHRANE: C'est seulement le point de départ de la même ligne.

M. EMMERSON: Je prétends que c'est une affaire différente et que le changement est radical. Apparemment on proposait de faire un certain vêtement et on n'a pas coupé assez d'étoffe pour faire tout le vêtement. Vous proposez de faire la partie supérieure et vous demandez maintenant assez d'étoffe pour faire le reste.

M. BLAIN: Vous voulez en faire une robe à entrave.

M. EMMERSON: Il vaut mieux dire un costume complet. Au lieu de consentir à en faire un paletot, l'honorable député de Grey-nord veut le transformer en pantalon. C'est en réalité le point en discussion. Je ne connais rien des mérites de l'affaire. Je comprends très bien comment le ministre des Chemins de fer serait impressionné par l'argument que le Parlement du Canada a subventionné la construction d'un chemin de fer qui donnerait à des villes une communication avec des chemins de fer transcontinentaux, tandis qu'il pourrait ne pas l'être s'il s'agissait simplement d'un chemin de fer local.

M. MIDDLEBRO: Je crois que mon honorable ami (M. Emmerson) a été induit en erreur. Si nous établissons une communication entre Owen-Sound et Meaford, nous serons reliés avec le Grand-Tronc à Meaford et alors nous communiquerons avec le Transcontinental.

M. EMMERSON: Cela affecte la question, je n'en parlerai pas davantage.

M. MIDDLEBRO: Suivant moi, si on demande l'assentiment du Gouverneur-général, c'est parce qu'on touche au trésor, aux deniers ou au revenu du pays. J'accorde immédiatement à l'honorable député de Westmoreland que si l'effet de l'amende-

ment était d'ajouter un dollar à la dette du pays il serait hors d'aide à l'instant même. Si vous touchez au revenu du pays, vous devez obtenir l'autorisation du Gouverneur général.

M. EMMERSON: Et vous devez obtenir son autorisation pour emploi particulier de l'argent.

M. MIDDLEBRO: Je ne crois pas que cela s'applique au principe. Tant que vous ne dépensez pas plus d'argent que le Gouverneur général n'en a autorisé, je ne crois pas que cela atteigne le principe.

Nous arrivons bientôt à la fin de la session, j'ai essayé d'obtenir ce chemin de fer pendant les dix ou quinze dernières années, et si mon honorable ami avait voyagé quelquefois d'Owen-Sound à Meaford par ces routes rocailleuses, il comprendrait dans quel état nous nous trouvons.

M. CLARK (Bruce-nord): Je crois que cette ligne a été subventionnée pour une longueur de cinquante milles, et dans la résolution actuelle, cet argent peut être dépensé sur une partie quelconque des cinquante milles parcourus par ce chemin de fer. Je n'ai pas d'objection à l'amendement en tant qu'il peut fournir à Meaford et à Owen-Sound des communications par chemin de fer, parce qu'on en a absolument besoin dans cette région particulière, mais j'aurais espéré que mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) aurait rédigé son amendement de façon à ce qu'il dit cinquante milles à partir de Meaford vers l'ouest, parce que les facilités de chemin de fer à l'ouest d'Owen-Sound sont aussi nécessaires que les communications entre Owen-Sound et Meaford. En ce qui concerne l'embranchement avec Orillia, il faudra le construire. A Meaford la ligne n'irait pas plus loin et la communication avec Orillia et le Transcontinental sera établie prochainement. Je ne m'oppose pas à l'amendement de mon honorable ami, mais je voudrais qu'il le modifie un peu plus de façon à dire cinquante milles à l'ouest de Meaford.

M. MIDDLEBORO: Je n'ai pas dit dans mon amendement si l'empiètement devait se faire à l'est ou à l'ouest de Meaford. J'ai demandé que la subvention soit appliquée aux 27 milles et demi. Le surplus de cette distance pourra s'étendre à l'est ou à l'ouest suivant que le ministre pourra penser que c'est plus avantageux pour le pays.

M. HENDERSON: Pour moi, le point d'ordre soulevé par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) n'a pas de valeur. La résolution dit qu'une subvention de \$3,200 par mille sera accordée à la compagnie de chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce. Je ne m'oppose pas à ce

M. MIDDLEBRO.

qu'il se dirige vers Kincardine. Je ne connais pas la longueur de la ligne. Elle peut avoir 100 ou 200 milles, cela ne fait rien pour ce que j'ai à dire.

C'est ce à quoi le Gouverneur général a consenti. Il y a de plus que la subvention ne sera pas donnée pour plus de cinquante milles. La résolution ne dit pas où les cinquante milles seront comptés, par conséquent il n'y a pas d'opposition à l'approbation donnée par le Gouverneur général. Cela peut être cinquante milles à partir d'Orillia, cela peut être cinquante milles à partir de Kincardine ou cela peut être cinquante milles pris au milieu de la ligne. L'amendement qui est proposé tend à fixer où seront pris ces cinquante milles, du moins il déclare qu'ils comprendront la portion de la ligne située entre Meaford et Owen-Sound. Je ne vois pas que ce soit en contravention de l'autorisation donnée par Son Altesse Royale; en conséquence, je dis que le point d'ordre n'est pas recevable. L'amendement de l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) enjoint au ministre des Chemins de fer et des Canaux qu'en accordant cette subvention il doit comprendre la partie de la voie entre Owen-Sound et Meaford. Sans doute elle sera accordée pour une plus longue distance, mais ce tronçon doit du moins être compris. C'est explicatif. Je pense et je crois que l'honorable député sera de mon avis que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, en donnant cette subvention pourrait, sans l'amendement de l'honorable député de Grey-nord, l'accorder à cette partie de la ligne parce qu'on ne lui dit pas quelle partie de la ligne recevra d'abord la subvention. Il peut l'appliquer à toute partie de la ligne entre Orillia et Kincardine. Il peut dire qu'il l'appliquera à cette partie de la ligne entre Meaford et Owen-Sound s'il le juge à propos. Je crois qu'il peut le faire sans avoir besoin de l'amendement de l'honorable député de Grey-nord. Mais on demande au Parlement de dire au ministre des Chemins de fer, qu'en accordant cette subvention il comprendra les 27 milles $\frac{1}{2}$. Ce n'est pas difficile, ce n'est pas passer par-dessus l'autorisation de Son Altesse Royale, il n'y a pas de contravention là dedans et par conséquent, pour moi, le point d'ordre n'est pas recevable. J'approuve l'amendement. Je me souviens qu'il y a des années que l'on réclame cette ligne entre Owen-Sound et Meaford. C'est une vieille, très vieille histoire. La population la demande depuis très longtemps.

Je sais qu'il y a certaines difficultés pour permettre au Pacifique-Canadien de sortir d'Owen-Sound et qu'il serait urgent d'avoir un chemin de fer à cet endroit et s'il est construit d'Owen-Sound à Meaford et ensuite prolongé à Orillia, ce serait merveilleux pour franchir les hautes collines et permettre au Pacifique-Canadien ou à une

autre ligne de faire circuler des trains plus chargés qu'on ne peut le faire aujourd'hui. Pour moi, l'amendement est très utile et il accorde de l'aide à une partie de la ligne qui est très désirable.

M. MIDDLEBRO: Le texte de la résolution "pour une ligne de chemin de fer à ou vers Kincardine" décrit simplement la ligne de chemin de fer et la subvention accordée à la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company. La ligne d'Orillia à Kincardine a 180 milles environ. Je crois que ma proposition dit clairement que la subvention s'appliquera à cette partie de la ligne qui comprendra la distance entre Owen-Sound et Meaford.

M. EMMERSON: Supposez que les mots "à la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company" ne soient pas du tout dans la résolution et que le Parlement ait voté une subvention pour un chemin de fer de la ville d'Orillia à ou vers Kincardine et qu'une compagnie soit venue trouver le ministre pour lui proposer de passer un marché avec lui en vue de construire une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound et Meaford vers Orillia, en vertu de ce vote du Parlement, le ministre pourrait-il accorder la subvention à cette compagnie et passer un marché avec elle pour la construction de cette partie de la ligne, sans toucher à la ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Orillia autrement qu'elle est à une extrémité et peut devenir une partie du même chemin de fer? C'est l'idée qui me vient à l'esprit.

M. MIDDLEBRO: Si le Parlement dit qu'il donnera une subvention pour une ligne de chemin de fer qui va d'Owen-Sound à Meaford, le ministre ne pourrait-il pas donner une subvention pour un chemin de fer qui irait de Meaford à Owen-Sound, pourvu que ce soit la même ligne. Ces mots sont simplement une description de tous les 187 milles. On dit: le chemin de fer d'Orillia à Kincardine, et cela indique de quel chemin de fer il s'agit. La résolution dit, nous vous accorderons une subvention pour cinquante milles de ce chemin de fer qui s'étend d'Orillia à Owen-Sound.

M. EMMERSON: Suivant moi, il est douteux que vous suiviez la procédure parlementaire en faisant cet amendement.

M. MIDDLEBRO: Je consens à en couvrir le risque.

(La résolution est adoptée.)

M. FOSTER (Toronto-nord) propose que le comité lève la séance et rende compte de l'état des délibérations.

M. LEMIEUX: Quand les subventions aux chemins de fer seront discutées à nouveau, je demanderai au nom du très honora-

ble chef de l'opposition que le ministre des Chemins de fer dépose les renseignements relatifs à la résolution n° 4 et les documents expliquant pourquoi il y a un changement dans le tracé de la ligne.

M. COCHRANE: J'aurai ce renseignement.

(Rapport est fait de l'état des délibérations.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU SERVICE DE LIVRAISON RURALE.

La résolution suivante a été étudiée en comité et adoptée après rapport fait à la Chambre:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi du Service civil, en pourvoyant:

1) A l'établissement d'une division du département des Postes, à être appelée Service de la livraison rurale, et à l'emploi: a) d'un surintendant et de tels autres commis qui peuvent être requis, et qui seront nommés sous le régime de la loi du Service civil, et b) de telles personnes habiles, employés techniques, dessinateurs, et autres personnes dont les services peuvent être requis, et qui recevront une allocation quotidienne, laquelle sera fixée par le ministre des Postes et

2) A la nomination de deux premiers commis à titre d'examineurs des casiers, qui feront partie du personnel de tels inspecteurs des postes que déterminera le ministre des Postes, avec des appointements de \$1,800 lors de leur nomination, et une augmentation annuelle de \$100 jusqu'à un maximum de \$2,200.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. PELLETIER demande à présenter un bill (n° 179) tendant à modifier la loi du Service civil.

M. HENDERSON: Quand le ministre se propose-t-il de demander la 2e lecture du bill? Il y a beaucoup de personnes, non seulement dans la Chambre mais dans le pays qui sont désireuses de connaître tout ce qui sera proposé relativement au service de la livraison rurale et moi-même j'aimerais à être présent quand il donnera ces explications afin d'entendre tout ce que je pourrai sur cette question importante.

M. LEMIEUX: Je dois être absent pour quelques jours, mais j'aimerais à être ici quand la question sera discutée. Le débat ne prendra probablement pas plus d'une demi-heure.

M. PELLETIER: Je ne me propose pas d'exposer à la Chambre, lors de la 2e lecture ou à propos de ce bill, les détails du système que nous allons appliquer. Nous demandons au Parlement le pouvoir d'organiser cette division afin de confier ce service à un personnel d'employés. J'essayerai de satisfaire autant que possible

les honorables députés, mais en attendant nous pouvons laisser l'affaire en suspens.

M. NESBITT: Le ministre propose simplement d'établir dans son département une division spéciale qui sera chargée de la livraison rurale.

M. PELLETIER: Oui.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

BUREAU DE LA POSTE A ST. ALDWYN.

M. G. F. McCRAANEY (Saskatoon): Je désire attirer l'attention sur quelques faits se rapportant au changement du nom du bureau de la poste de Broderick, dans la Saskatchewan, pour celui de St. Aldwyn. La motion que j'ai présentée pour le dépôt des documents a été adoptée l'autre jour, mais les documents n'ont pas encore été déposés. Le village de Broderick se trouve sur l'embranchement du Pacifique Canadien, allant de Moosejaw à Outlook. Je vois, par l'horaire du Pacifique-Canadien, que St. Aldwyn, ainsi que le chemin de fer désigne maintenant ce village, est indiqué comme ayant une population de 300 habitants et il a certainement cette population. Il y a environ trois ans que le village existe, depuis que la ligne a été ouverte. La corporation du village porte le nom de Broderick. Le bureau de poste a été établi sous le nom de Broderick au moment où la ligne du Pacifique-Canadien a été ouverte, mais il y avait autrefois dans le voisinage un bureau de poste désigné sous le nom de Cromar et le rapport du ministre des Postes pour 1911 montre que le bureau de poste de Broderick était à l'origine Cromar. Broderick n'est pas un village du Pacifique-Canadien, qui n'a jamais possédé l'emplacement et bien que je ne veuille pas dire que le Pacifique-Canadien n'ait pas été aimable, ce n'était pas une de ses créations. La gare s'appelait Broderick, le bureau de poste Broderick, la corporation du village était Broderick, la ligne de téléphone locale était incorporée par le gouvernement provincial sous le nom de Broderick, le journal publié dans le village a le même nom, l'école de la région est Broderick et la Canadian Bank of Commerce y a ouvert une succursale, cela donne une idée de la localité. Vers le commencement de l'année j'ai reçu une lettre du secrétaire-trésorier du village, dans laquelle il attirait mon attention sur le fait qu'il y avait une grande confusion dans le service postal de Broderick à cause du changement de nom en celui de St. Aldwyn.

On apprit à ce moment qu'il y avait un bureau de poste du nom de St. Aldwyn au sud de Moosejaw et les lettres adressées au nom de la gare étaient envoyées à cette autre place causant ainsi une grande con-

M. PELLETIER.

fusion aux marchands et aux autres qui se servent de la poste. J'ai écrit le 26 février une lettre au sous-ministre des Postes pour lui demander si le nom du bureau de la poste avait été aussi changé de Broderick en St. Aldwyn et j'ai appris qu'il l'avait été.

Il m'expliqua en même temps qu'afin d'éviter une confusion l'autre bureau de poste de St. Aldwyn avait reçu le nom de Filiatrault. Mon honorable ami demande quand ce changement a été fait. Je n'ai pas accès aux dossiers du département et peut-être que le ministre des Postes pourra donner à la Chambre quelques détails, mais j'ai écrit au secrétaire de la commission des Chemins de fer et lui ai demandé de communiquer avec le Pacifique-Canadien pour faire changer le nom de St. Aldwyn en celui de Broderick. J'ai reçu une copie d'une lettre de M. E. W. Beatty, avocat général du Pacifique-Canadien, adressée à M. Cartwright, secrétaire de la compagnie des Chemins de fer dont je ne comprends pas très bien le contenu. Voici la lettre:

Montréal, 13 février 1912.

Monsieur A. D. Cartwright,
Secrétaire de la commission
des chemins de fer,
Ottawa (Ont.).

Dossier 15614, objet, village de Saint-Aldwyn.
Cher monsieur,—Relativement à votre lettre du 5 courant, renfermant copie d'une lettre de M. George McCraney, M.P., à propos du changement de nom de Broderick, en celui de Saint-Aldwyn.

Cette question a été discutée par la commission aux séances tenues à Regina le 21 septembre 1910. Le nom de Saint-Aldwyn a été substitué à celui de Broderick, pour éviter une confusion avec celui de Broderick, gare située dans la subdivision de Muskoka et qui tire son nom du lac voisin et comme le bureau de poste porte aussi ce nom, le ministre des Postes exige que le nom de Broderick soit changé.

Je regrette en conséquence que pour le moment il ne semble y avoir aucun motif pour faire encore le changement demandé par M. McCraney.

Votre dévoué,
(Signé): E. W. BEATTY,
Avocat général.

J'ai aussi une lettre de M. Duval, l'inspecteur général de Moosejaw, confirmant le renseignement que le changement de nom de la station par le Pacifique-Canadien a été fait à la demande du département des Postes et qu'un ordre a été donné pour cela par la commission des Chemins de fer le 21 septembre 1910. J'imagine que l'ordre a été donné *ex parte*. Je constate qu'avant les élections, à Broderick, on ne paraissait pas connaître le changement de nom du bureau de poste. J'étais au bureau à ce moment et toutes les communications importantes étaient adressées à Broderick et comme je l'ai dit, je n'ai rien

appris de l'affaire avant le commencement de l'année bien que ce soit un des villages importants de ma circonscription.

Le ministre des Postes pourra peut-être donner quelques renseignements à la Chambre à ce sujet. Je voudrais que l'affaire soit éclaircie parce qu'il me semble extraordinaire que le département des Postes ait demandé au Pacifique-Canadien de changer le nom de sa gare de Broderick en St. Aldwyn parce qu'il y avait une station du nom de Roderick, dans la région de Muskoka, Ontario. Si mon honorable ami veut bien examiner le Guide des Postes à la page 206, il verra que Broderick est indiqué comme bureau postal avec pouvoir d'émettre et de payer des mandats de poste, mais le Guide des Postes ne contient aucun nom de Roderick, autant que je puis m'en rendre compte. Il est donc évident que le nom de Broderick était connu du département des Postes, tandis que le nom de Roderick lui était inconnu. Il paraît que Roderick est une gare d'évitement entre Bala et Muskoka qui est une localité de la division d'Ontario du Pacifique-Canadien. Je constate que si quatre ou cinq trains s'arrêtent chaque jour à Muskoka, il n'y a qu'un train nord et un train sud qui s'arrêtent à Roderick et je ne pense pas que ce soit une localité de quelque importance. J'ai une lettre du secrétaire du village de Broderick dans laquelle il dit que les habitants désirent le nom de Broderick. Ils vont envoyer des délégués à la commission des chemins de fer à propos de cette affaire et ils voudraient que le département des Postes change le nom pour celui qu'ils avaient. Je veux faire entendre au ministre des Postes que le nom de Broderick leur appartient. C'est le nom du village et de l'école, le nom sous lequel leurs propriétés sont connues et pour la commodité du public, il n'est que juste que le nom du bureau de poste porte le nom du village. Je n'insisterai pas pour dire qu'en chaque cas la localité devrait être consultée, parce qu'il faut tenir compte du service public, mais on devrait faire quelque effort pour procurer des facilités au public. Le département des Postes doit être l'arbitre dans ces questions, mais je crois que s'il s'agit de changer un nom de quelque importance, les citoyens de la localité devraient être consultés. J'admets que St. Aldwyn est un nom aussi bon que Broderick, il n'y a pas d'objection de ce côté, car tous les deux sont des noms d'hommes d'Etat anglais et la localité a, j'en suis sûr, un grand respect pour ces noms, mais il s'agit des inconvénients que cela crée au public.

Le secrétaire du village me dit qu'il y a une lettre de M. Duval, l'inspecteur général de Moosejaw pour le Pacifique-Canadien et il écrit ainsi qu'il suit au sujet de cette lettre:

Cette lettre, comme celle qui vous a été adressée est datée du 5 février. Le timbre

d'expédition porte l'indication: 1.30 p.m. 8 février, Moosejaw. Réexpédiée à Pelletier le 10 février. Envoyée à Blainville le 12 février et le 17 février. Expédiée le 24 février à Filiatrault. Retournée à Pelletier le 26 février. Renvoyée à Broderick le 29 février.

Je crois que j'ai expliqué assez au complet l'affaire à mes honorables amis. Je n'ai pas tous les renseignements que j'aurais aimé avoir en faisant cette déclaration, mais peut-être que le ministre pourra fournir ce qui manque au sujet des dates. Je voudrais insister auprès de lui pour qu'il prenne en considération l'opinion de la population de Broderick et qu'il change le nom donné à ce bureau de poste pour conserver le nom de Broderick qui est celui de la municipalité, de l'école, de la compagnie télégraphique, du journal et des autres institutions locales.

Il y a une autre chose que je voudrais suggérer au ministre à propos des noms des gares de chemins de fer. Il me semble qu'il pourrait bien y avoir une entente entre les chemins de fer et le ministre des Postes pour la désignation du nom des gares. Nous nous étonnons quelquefois d'où sortent les noms que choisissent les chemins de fer. Le Grand-Tronc-Pacifique a un système qui consiste à le désigner par ordre alphabétique. Il a des noms impossibles qui ne se trouvent dans aucun dictionnaire de langage connu. Dans ma circonscription, il y a un cas où le Grand-Tronc-Pacifique a établi une gare dans les limites du village d'Asquith et qui porte un nom tout à fait différent, chose qu'il n'aurait jamais dû se permettre et quand son attention eut été attirée là-dessus il lui donna le nom qui lui avait été donné par le Pacifique-Canadien, lorsque cette compagnie eut parcouru l'agenda.

M. PELLETIER: La difficulté dont parle mon honorable ami existe depuis dix-huit mois. La première fois que j'en ai entendu parler c'est quand mon honorable ami m'en a entretenu hier dans les couloirs. Aucune des pièces ne m'a été présentée. Pour moi, toute la difficulté vient du Pacifique-Canadien quand il a décidé de changer le nom de sa gare pour ignorer les désirs de la population de Broderick. C'est en résumé toute l'affaire. Le Pacifique-Canadien a nommé une de ses gares Broderick et il a constaté qu'il y avait aussi une autre gare du même nom sur la ligne de Toronto à Sudbury qui était appelée Roderick. La compagnie a cru que cela produirait de la confusion dans les expéditions et elle a décidé de changer le nom de Broderick dans la circonscription de mon honorable ami en celui de Saint-Aldwyn. Le Dr Coulter m'informe que le ministère des Postes a fait de son mieux pour persuader au Pacifique-Canadien de conserver le nom de Broderick, mais le Pacifique-Canadien a refusé de le faire.

Il s'est adressé à la commission des chemins de fer et sa décision a été confirmée. Je crois que mon honorable ami pourrait régler la difficulté et s'adresser à la commission des chemins de fer pour forcer le Pacifique à changer sa décision qui a été rendue, je pense, *ex-parte*. Il n'y a pas de doute que le même nom pour deux bureaux de poste amène de la confusion au département des Postes. On m'apprend que des ordres ont été donnés pour que les lettres adressées à Broderick et à Saint-Aldwyn soient toutes expédiées à Broderick pour éviter la confusion jusqu'à ce que l'affaire soit réglée avec la compagnie. Comme je l'ai dit, je crois qu'on pourrait régler la difficulté en s'adressant à la commission des chemins de fer. Le département essaiera certainement de tenir compte des vues de mon honorable ami. L'inspecteur avant de demander au Pacifique-Canadien de changer le nom de Saint-Aldwyn en celui de Broderick avait conseillé aux commerçants de Broderick de faire le changement pour que la gare et le bureau de poste n'eussent pas le même nom. Mais les commerçants de Broderick n'ont pas voulu y consentir. Dans les circonstances, le département a essayé d'obtenir du Pacifique-Canadien qu'il se conforme aux idées des gens de Broderick. La population de Broderick n'a pas voulu céder et le chemin de fer Canadien du Pacifique non plus. C'est ce que m'apprend le département. Je crois que les gens de la localité ont parfaitement raison. Ils ont fait imprimer tous leurs papiers et leurs cartes avec le nom de Broderick et leurs lettres d'affaires portent la même suscription. Ils insistent naturellement pour conserver ce nom. Le département fera tout ce qu'il est possible pour se conformer aux vues de mon honorable ami et de ses électeurs.

M. McCRAVEY: Je remercie mon honorable ami pour ses paroles. Je dirai au ministre des Postes que s'il veut changer le nom en Broderick, je crois que le Pacifique-Canadien y consentira, mais si la question vient devant la commission des chemins de fer et que le nom du bureau de poste soit St. Aldwyn ce sera une bonne raison pour la commission de s'en tenir à la décision *ex-parte* qu'elle a rendue. Mais si mon honorable ami veut changer le nom pour celui de Broderick, je ne doute pas que le Pacifique-Canadien, comme tous les autres chemins de fer du pays ne fasse ce que désire le public.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a-t-il été informé que le nom du bureau de poste avait été changé? Je crois que c'est

M. PELLETIER.

toujours Broderick. Mais on me dit que des instructions ont été données pour que les lettres adressées à St. Aldwyn ou à Broderick soient toutes expédiées à Broderick.

M. McCRAVEY: Je vais citer la correspondance. Voici une lettre que j'ai écrite au sous-ministre des Postes le 26 février:

Cher monsieur,—La municipalité de Broderick (Sask.), m'informe que le nom de la gare du Pacifique Canadien à Broderick a été changé en celui de Saint-Aldwyn, et que la municipalité s'oppose à ce changement. On me fait observer, de plus, que le nom de la municipalité est Broderick ainsi que celui de la compagnie de téléphone, de la division scolaire et du bureau de poste. On dit aussi qu'il y a un bureau de poste du nom de Saint-Aldwyn, au sud de Moosejaw, et que le changement cause de la confusion. Veuillez donc m'informer s'il vous plaît, si le nom du bureau de poste de Broderick a été changé en celui de St. Aldwyn.

Voici la réponse:

Ottawa, 4 mars 1912.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 26 du mois dernier, dans laquelle vous m'informez que le nom de la gare du Pacifique-Canadien, à Broderick, a été changé en celui de Saint-Aldwyn et qu'il y a déjà un bureau de poste appelé Saint-Aldwyn, ce qui cause de la confusion, et me demandez si le changement a été fait. J'ai l'honneur de vous dire que cette question a déjà été soumise au département et que pour empêcher toute confusion, des ordres ont été donnés pour changer le nom du bureau de poste de Saint-Aldwyn en celui de Filiatrault.

M. PELLETIER: La raison pour laquelle le nom du bureau de poste a été changé dans une autre partie du pays, c'est que le chemin de fer Pacifique-Canadien persistait à appeler sa gare "St. Aldwyn". Je conseillerais à mon honorable ami d'aller voir M. Coulter qui lui expliquera toute l'affaire.

M. McCRAVEY: Mon honorable ami connaît-il quelque chose de la lettre de M. Beatty, l'avocat du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans laquelle il dit que le département des Postes a demandé à la compagnie de changer le nom de la gare en celui de St. Adlwyn.

M. PELLETIER: Le département des Postes a demandé au chemin de fer Pacifique-Canadien de conserver à cette gare le nom de Broderick.

M. McCRAVEY: Ceci est contraire au renseignement donné par M. Beatty. Je suis bien content de le savoir.

M. PELLETIER: Je demanderai à M. Coulter de communiquer tous les renseignements à mon honorable ami.

BUREAU DE POSTE DE BLIND-RIVER.

M. SINCLAIR: Puisque la question du nom des bureaux de poste est sur le tapis, je demanderai à l'honorable ministre des Postes s'il déposera bientôt les documents que j'ai demandés le 4 mars dernier, concernant le bureau de poste de Blind-River.

M. PELLETIER: Je crois que le dépôt sera fait lundi.

LE BARRAGE DE TEMISCAMINGUE

M. PUGSLEY: Je demanderai à l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) de ne pas oublier le rapport concernant le barrage de Temiscamingue. J'ai demandé le dépôt de ce rapport, il y a déjà plusieurs semaines, et je tiens beaucoup à ce que les documents soient déposés avant la fin de la session.

M. FOSTER (Toronto-nord): J'ai pris en note la demande de mon honorable ami.

TRANSPORT DU GRAIN DANS L'OUEST.

M. OLIVER: Avant que la motion soit adoptée, je désirerais avoir du ministre du Commerce des explications concernant le transport du grain dans l'Ouest. Une dépêche publiée par le "Toronto Globe" semblerait indiquer que la situation laisse fort à désirer. J'espère qu'elle n'est pas aussi désespérée que le dit ce journal. Il n'y a aucun doute que l'honorable ministre est renseigné sur la question ou qu'il sera bientôt en état de dire à la Chambre ce qui en est. La dépêche du "Globe" est ainsi conçue:

Winnipeg, 21 mars 1912.

Les représentants du Pacifique-Canadien sont à Saskatoon, où siège la commission des chemins de fer, et s'efforcent d'obtenir un ordre des commissaires pour faire discontinuer l'expédition du grain à Duluth. Il y a cinq semaines, il a été fait un arrangement par lequel les chemins de fer du Canada étaient autorisés à expédier du grain canadien à Duluth, à des taux réduits. Il en est résulté que 6,300 wagons de grain ont été transportés de l'ouest canadien à Duluth et que 4,000 wagons sont retenus pour le même service. A l'heure présente, l'espace disponible dans les élévateurs de Duluth est de 4,500,000 boisseaux, et l'on calcule que les consignations actuellement sur les voies des chemins de fer américains et canadiens, suffiront à peu près à remplir les élévateurs de Duluth.

Le Nord-Canadien a déjà discontinué d'expédier du grain à Port-Arthur et n'acceptera pas de nouvelles consignations pour cet endroit, avant l'ouverture de la navigation et si les expéditions à Duluth sont interdites cela vaudra dire que pas un seul boisseau de grain nadiens suffiront à peu près à remplir les ques mois.

Depuis six semaines, le Nord-Canadien a été privé de plus de 5,000 wagons, et le Pacifique-Canadien d'environ 1,000. Les gérants du trafic des compagnies de chemins de fer

se sont réunis et ont décidé de discontinuer les expéditions à Duluth.

Il ressort de cette dépêche que le remède que l'on croyait avoir trouvé pour prévenir la paralysie du trafic dans l'Ouest, n'aura pas l'effet qu'on en attendait, par suite du mauvais vouloir des compagnies de chemins de fer qui allèguent qu'elles ne peuvent pas faire revenir les wagons qu'elles envoient de l'autre côté de la frontière. On doit trouver étrange que ces compagnies transportent toutes sortes de marchandises aux Etats-Unis et fassent revenir leurs wagons, mais que lorsqu'il s'agit de transporter du grain elles ne le peuvent pas. Quoi qu'il en soit, la dépêche semble vouloir dire qu'il n'y a pas d'apparence que la paralysie du trafic soit près de cesser.

M. FOSTER (Toronto-nord): J'ai lu cette dépêche dans le journal. Je ne puis pas garantir qu'elle est exacte, mais si elle l'est cela voudrait dire que 10,300,000 boisseaux de grain ont été expédiés par cette route et que les élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William sont remplis, du moins pour ce qui concerne le Nord-Canadien. Le Pacifique-Canadien a encore quelque espace disponible dans ses élévateurs, mais ceux-ci seront bientôt remplis. Il va sans dire que s'il n'y a plus d'espace disponible dans les élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William, il est inutile d'expédier du grain à ces deux endroits. Si l'espace disponible dans les élévateurs de Duluth suffit à peine à recevoir le grain déjà expédié et celui qui est en route, on ne pourra pas en recevoir davantage. En parlant ainsi, bien entendu, je suppose que la dépêche expose la situation telle qu'elle est. J'ai télégraphié à Winnipeg et lundi j'aurai des renseignements complets.

M. OLIVER: L'honorable ministre communiquera-t-il ces renseignements à la Chambre lundi?

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui.

FONDS DE PREVOYANCE DE L'INTER-COLONIAL.

M. EMMERSON: Hier soir, j'ai averti le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) que la prochaine fois que la Chambre serait invitée à siéger en comité des subsides, je la saisiserais d'une question très importante pour les employés de l'Intercolonial qui ont versé des contributions au fonds de retraite.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je crois que le ministre des Chemins de fer est absent ce soir. Il a attendu plusieurs jours, espérant que cette question serait soulevée. Est-il très important que mon honorable ami (M. Emmerson) la mette en discussion ce soir? Ne pourrait-il pas attendre jusqu'à lundi.

M. BURNHAM: Le ministre des Chemins de fer sera à son siège dans un instant.

M. EMMERSON: Le ministre des Chemins de fer est au courant de l'affaire et n'exigera pas que je répète mes explications. Le Parlement a voté une loi en 1907, établissant la caisse de prévoyance des employés sur les chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard. C'est moi qui ait eu l'honneur de proposer cette loi et de la faire voter par le Parlement. C'est moi-même qui ai, en grande partie, rédigé le bill après avoir pris les avis des employés des chemins de fer. Par cette loi les employés sont tenus de contribuer au fonds de prévoyance et pour chaque dollar versé par les employés, l'Etat verse aussi un dollar. Cela constitue un fonds servant à payer des pensions aux employés devenus invalides ou trop âgés pour continuer leur service. L'article 19 de cette loi est ainsi conçu:

Les employés congédiés du service pour autres raisons que celles mentionnées dans le paragraphe (b) de l'article 17 et après avoir contribué à la caisse durant trois ans ou plus, peuvent être remboursés sur la caisse du montant de leur contribution, mais sans intérêt, et après déduction faite des frais et déboursés de l'examen médical.

Ceci nous renvoie au paragraphe b de l'article 17, qui est ainsi conçu:

Ceux qui sont congédiés pour cause d'omission volontaire, d'inconduite ou de négligence dans l'accomplissement de leurs fonctions, pour ivrognerie, fraude ou malhonnêteté, etc., ne sont pas réintégrés.

Le département des Chemins de fer et des Canaux, pour n'être pas en reste avec les autres départements s'est cru obligé de démettre un certain nombre d'employés sous prétexte qu'ils s'étaient mêlés de politique.

M. COCHRANE: En vertu de la règle que vous avez posée lorsque vous étiez au pouvoir.

M. EMMERSON: Je mentionne le fait, non pour m'en plaindre, mais pour exposer la situation. Si l'honorable ministre, par sa remarque, entend dire qu'il a suivi l'exemple que j'ai moi-même donné, je déclare qu'il fait erreur.

M. COCHRANE: Si mon honorable ami le désire, je puis donner la liste des employés qu'il a démis.

M. EMMERSON: Je parle pour moi personnellement. Je déclare qu'il n'y a pas eu de destitutions pendant que j'étais ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Je parle des employés que vous avez congédiés.

M. EMMERSON: Ils n'ont pas été congédiés pour s'être mêlés de politique, mais

M. FOSTER (Toronto-nord).

ce n'est pas de cela qu'il s'agit et je ne m'attarderai pas à des bagatelles.

Dans sa sagesse, le département des Chemins de fer et des Canaux a jugé à propos de remercier de leurs services un certain nombre d'employés de l'Intercolonial, sous prétexte qu'ils s'étaient mêlés de politique.

Ce point est admis. Je ne m'en plains pas et mon but, en prenant la parole ce soir, n'est pas de récriminer contre ces destitutions. Je me bornerai à exposer les faits. Ces employés, et ils sont nombreux, se sont adressés à moi et m'ont demandé d'expliquer au parlement que sans se lamenter et sans exiger de moi que je me fasse l'interprète de leurs doléances, ils désirent faire savoir au public qu'ils ont droit au remboursement de l'argent qu'ils ont versé au fonds de prévoyance, aux termes de l'article 19 que je viens de citer.

Ils prétendent que la raison donnée pour leur renvoi n'est pas ce que l'on peut appeler de l'inconduite au sens donné à ce mot dans le paragraphe "b" de l'article 17. Tout en me plaçant à un point de vue désintéressé, je puis prétendre connaître l'esprit et la lettre de cette loi que j'ai rédigée, proposée et fait voter. Il est dit dans cet article 17 "ceux qui sont congédiés pour cause d'omission volontaire". Il n'y a pas à se tromper sur le sens de cette phrase. La loi dit encore "pour cause d'inconduite". L'interprétation ou la signification de ce mot peut prêter à discussion et je reviendrai sur ce point dans un instant. "Pour cause de négligence dans l'accomplissement de leurs fonctions." Ici, encore, il n'y a pas de discussion possible. Il en est de même du reste de paragraphe. "Pour ivrognerie, fraude ou malhonnêteté.

Je maintiens que la seule interprétation raisonnable à donner au mot "inconduite" tel qu'employé dans ce paragraphe, est l'inconduite d'un employé du chemin de fer dans l'accomplissement de ses fonctions. Le fait de laisser connaître son opinion sur la politique, de prendre la parole dans des réunions publiques, de manifester ses sympathies pour un parti ou pour un autre, peut constituer une indiscretion et peut blesser les susceptibilités des uns ou des autres, mais cela ne peut pas être assimilé à l'inconduite, dans le sens attribué à ce mot par l'article en question. Pour motiver le renvoi, il faut qu'il y ait eu inconduite de la part de l'employé, dans l'accomplissement de ses fonctions officielles. Qui osera prétendre que c'est de l'inconduite que de laisser percer ses sympathies pour un parti ou pour un autre. Il est admis de tout le monde que c'est un devoir, pour un citoyen de ce pays, d'exercer ses droits; il le doit à la société; il le doit au Gouvernement; il le doit à lui-même et à sa famille. Un homme peut-il s'intéresser aux affaires publiques où à l'admi-

nistration du pays, sans laisser voir un penchant ou des sympathies plus ou moins marquées pour l'un ou l'autre des deux partis?

Il est tout naturel qu'un homme agisse ainsi. Le fait de manifester ses sympathies ne peut pas être qualifié d'inconduite et est toujours considéré comme une action très naturelle de la part de ceux qui ne sont pas des fonctionnaires publics. Ce serait certainement donner une fausse interprétation au mot "inconduite" que de l'appliquer à une manifestation de sympathie en faveur d'un parti politique. Même un Gouvernement qui congédie les fonctionnaires qui ne partagent pas ses opinions politiques, ne peut pas prétendre que celui qui a assisté à une assemblée publique ou à une convention, qui a parlé ou écrit en faveur d'un candidat, qui a expliqué dans une lettre ou dans un discours, ce qu'il croit être bon ou mauvais pour le pays, s'est rendu coupable d'inconduite au sens attribué à ce mot dans la loi que je viens de citer.

Le Gouvernement doit partager ma manière de voir sur cette question et je crois savoir que le ministre des Chemins de fer est aussi de cet avis, mais la commission chargée d'administrer le fonds de prévoyance en a décidé autrement et a refusé de rembourser ceux qui ont été congédiés pour s'être mêlés de politique. Ces employés destitués prétendent qu'ils ne se sont pas rendus coupables d'inconduite, au sens légal du mot, et qu'ils ont droit à un remboursement. Je considère que leur réclamation est juste et raisonnable. Même si le Gouvernement est excusable de congédier ces employés, il ne peut pas exiger qu'ils soient privés de l'argent qu'ils ont versé au fonds de prévoyance, vu surtout que la décision qui sera prise ne s'appliquera pas seulement au cas présent, mais constituera un précédent pour l'avenir.

M. CROTHERS: La contribution des employés est-elle déterminée d'après le chiffre de leur salaire?

M. EMMERSON: Oui, et pour chaque dollar versé par les employés, le Gouvernement verse aussi un dollar.

M. CROTHERS: Quand le fonds de prévoyance a-t-il été adopté?

M. EMMERSON: La loi est entrée en vigueur le 1er avril 1907, et beaucoup de ces employés contribuent au fonds de prévoyance depuis cette date. Je considère que le ministre des Chemins de fer devrait faire droit à cette demande des employés. L'Etat n'a pas besoin de cet argent; parce que ces employés ont commis une indiscretion va-t-on priver leur famille de cette somme qui leur appartient? Il doit y avoir dans le service public, un grand nombre de fonctionnaires qui professent des opinions politiques tout aussi prononcées que

ces employés, mais qui ont été assez prudents pour ne pas les manifester. Ceux-là seront maintenus dans leur emploi et retireront tout le bénéfice des sommes qu'ils ont versées au fonds de prévoyance. Toute la question se résume à ceci: L'Etat a-t-il besoin de cet argent?

M. STANFIELD: Je crois que c'est une des règles du département qu'un employé qui quitte le service sans en donner avis, n'a pas droit au remboursement de l'argent qu'il a versé au fonds de prévoyance. Il m'est arrivé une ou deux fois de soumettre des cas de cette nature aux administrateurs du fonds et ma demande a été refusée. L'Etat avait-il besoin de cet argent?

M. EMMERSON: Je dis non. Je sais qu'il est déjà arrivé que les administrateurs du chemin ont déjà refusé le remboursement, mais cela n'est certainement pas arrivé avant 1907.

M. STANFIELD: Je parle de cas qui se sont présentés il y a moins de deux ans.

M. EMMERSON: J'ai déjà présenté des réclamations de cette nature aux administrateurs et je maintiens qu'ils n'ont pas le droit de retenir cet argent et que les sommes versées par les employés devraient leur être remises.

Il ne faut pas oublier que nous établissons un précédent qui sera invariablement suivi à l'avenir et que nous devons décider la question dans le sens que nous croirons le plus juste. Le mot "inconduite" ne doit pas être isolé du contexte et doit être interprété comme signifiant inconduite dans l'accomplissement de ses fonctions comme employé du chemin de fer." Dans une conférence des représentants des employés, tenue en 1907, c'est ainsi que j'ai interprété cet article de la loi et je crois que c'est la seule interprétation raisonnable.

Quand un homme va déposer son bulletin ou prend part à une convention politique, il agit comme citoyen et, au sens de la loi il faut qu'il y ait "inconduite dans l'accomplissement de ses devoirs comme employé de chemin de fer." Il faut tenir compte aussi que ces employés n'ont pas le recours de s'adresser aux tribunaux pour revendiquer leurs droits.

M. COCHRANE: J'ai fait savoir à l'honorable député, avant le dîner, que les sommes versées par ces employés leur seraient remises.

M. MACLEAN (Halifax): Je suis bien aise d'entendre le ministre faire cette déclaration, car d'après les explications de l'honorable député de Westmoreland, il est évident que ces employés ont droit de se faire rembourser de l'argent qu'ils ont versé au fonds de prévoyance.

M. COCHRANE: J'ai déclaré à mon honorable ami, avant l'heure du dîner, que

ces employés seraient remboursés et il aurait pu épargner à la Chambre ce long discours.

M. EMMERSON: Ce n'est pas ce que j'avais compris, mais j'accepte avec plaisir la promesse du ministre et je suis bien content de voir que ces employés destitués rentreront en possession des sommes qu'ils ont versées au fonds de prévoyance.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUPSIDES.

Prime sur l'acier et le fer, sur les articles d'acier, sur le raffinage du plomb contenu dans le minerai de plomb, sur le pétrole brut et sur la cellulose de Manille, (pour faire face aux frais de la mise à exécution des lois), \$7,000.

M. MACLEAN (Halifax): Le Gouvernement accordera-t-il des primes pour la production du fer et de l'acier pendant le prochain exercice?

M. FOSTER (Toronto-nord): Pas cette année. Des primes ne seront accordées que sur le plomb, le pétrole brut, la cellulose de Manille.

Service à vapeur entre le Canada et le Mexique, sur l'océan Atlantique, \$50,000.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je demanderai à modifier cet item si la Chambre n'y voit pas d'objection. Je propose de retrancher le mot "et" après le mot Canada et d'ajouter "le Mexique ou l'Amérique du, ou l'un ou l'autre". L'item serait ainsi conçu:

Service à vapeur entre le Canada, le Mexique et l'Amérique du Sud ou l'un ou l'autre.

Voici la raison de ce changement. Il est possible que cette subvention pour un service à vapeur entre le Canada et le Mexique ne soit pas employée et puisse être plus avantageusement utilisée pour un service avec l'Amérique du Sud. Les navires pourraient faire escale au Mexique et continuer jusqu'à un port quelconque de l'Amérique du Sud; ils pourraient même se rendre directement à un port de l'Amérique méridionale.

M. MACLEAN (Halifax): Quels sont les ports de l'Amérique du Sud que l'honorable ministre a en vue.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je n'en ai aucun en vue, mais je songe à étendre ce service jusqu'au Brésil et a Buenos Ayres. Le service avec le Mexique ne rapporte guère et si, pour une raison quelconque, je jugeais à propos d'étendre ce service jusqu'à l'Amérique du Sud, avec ou sans escale au Mexique, je voudrais me réserver le droit de le faire.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre ne pourrait pas changer ce service sans en donner un avis suffisant au public. Un service

M. COCHRANE.

de bateau à vapeur, entre le Canada et Buenos-Ayres, avec escale au Mexique, ne serait pas possible.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est aussi mon avis. C'est pourquoi je demande à être autorisé à laisser le Mexique de côté.

M. PUGSLEY: Voici la difficulté que je prévois: Son Altesse Royale a approuvé un crédit pour un service déterminé. Mon honorable ami croit-il avoir le droit de modifier l'emploi de ce crédit et l'appliquer à un autre service que celui que Son Altesse Royale a approuvé? Une autre objection c'est que le crédit est déjà voté. Le ministre croit-il . . .

M. FOSTER (Toronto-nord): Nous reviendrons sur cet item.

M. PUGSLEY: Que pense le ministre de l'autre objection? Je sais que le précédent ministre des Finances ne permettait jamais de changements aux estimations budgétaires, à moins que ce ne fût pour corriger une erreur qui aurait pu dénaturer l'emploi des crédits.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je ne vois pas d'objection à ajouter les mots "et l'Amérique du Sud" puisque nous aurions un service entre le Canada et le Mexique, avec la liberté de l'étendre jusqu'à l'Amérique du Sud. L'emploi du crédit ne serait pas modifié. Il en serait tout autrement cependant si le Mexique était laissé de côté. Cela changerait l'emploi du crédit.

M. MACLEAN (Halifax): Existe-t-il quelque probabilité que le changement sera effectué cette année?

M. FOSTER (Toronto-nord): Je ne désire pas insister pour faire adopter l'amendement. Il y a cependant un ou deux articles du budget supplémentaires que je désire faire adopter dès à présent.

Pour accorder des gratifications aux conférenciers et agents ci-après mentionnés, autrefois dans la division des annuités du ministère du Commerce, étant donné qu'on s'est passé des services de ces employés à la suite du transfert de la division des annuités au ministère des Postes, savoir: Dr James Samson, \$580; L. L. Santerre, \$375; Edwin Dickie, \$375; Georges Belleau, \$375; R. D. Cameron, \$250; H. Cartwright, \$250; Mme E. Cummings, \$250; Pierre Gravel, \$250; T. J. B. Léger, \$125, \$2,830.

M. MACLEAN (Halifax): Quels sont les noms des conférenciers qui ne participent pas à ce crédit?

M. FOSTER (Toronto-nord): Tous les conférenciers qui étaient employés lorsque le décret ministériel a été passé, transférant ce service au ministre des Postes, sont mentionnés dans ce crédit.

M. MACLEAN (Halifax): Il y a un conférencier de la Nouvelle-Ecosse dont j'ou-

blie le nom dans le moment, mais que je ne vois pas ici.

M. FOSTER (Toronto-nord): Il avait démissionné avant le décret ministériel.

M. PUGSLEY: Combien de mois d'appointements leur accordez-vous?

M. FOSTER (Toronto-nord): Un mois pour chaque année de service, et une année incomplète est comptée pour une année.

M. McKENZIE: Je désire appeler l'attention sur un item du budget principal qui a déjà été discuté, l'item 194, à la page 73:

Service à la vapeur, de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1912, entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish-Cove et Marble-Mountain, et autres ports sur les lacs Bras-d'Or.

Lorsque cet item est venu en discussion, j'ai fait observer à l'honorable ministre que le navire "Richmond" faisait ce service par le canal Saint-Pierre jusqu'à une gare de l'Intercolonial, à Mulgrave. L'honorable député d'Inverness (M. Chisholm) et l'honorable député de Richmond (M. Kyte) ont prétendu qu'il fallait aller à Port-Mulgrave pour prendre les marchandises à destination de Marble-Mountain.

J'ai oublié de dire, dans le temps, que les marchandises à destination de Marble-Mountain pouvaient être mises à bord du navire à Iona, le point de départ du navire, à 40 milles à l'est de Mulgrave. A Iona, de même qu'à Port-Mulgrave, il y a une gare de l'Intercolonial et il n'y aurait qu'à expédier les marchandises à Iona pour qu'elles soient mises à bord du bateau et transportées à Marble-Mountain. Le temps que l'on économiserait ainsi pourrait être employé à faire des escales à des endroits qui n'ont aucun service, tels que Big-Pond, East-Bay, North-Side East-Bay, Eskasoni et Castle-Bay. Ce service serait de beaucoup plus utile que si le bateau allait uniquement à Port-Mulgrave.

M. FOSTER (Toronto-nord): J'ai pris note de ce que l'honorable député a dit l'autre jour et je lirai dans le hansard ce qu'il vient de dire; j'étudierai les deux propositions et je verrai à utiliser ce service le mieux possible.

M. PUGSLEY: Il est maintenant onze heures et vu que nous sommes en séance depuis onze heures ce matin, je considère qu'il serait temps de lever la séance, surtout un vendredi. J'insiste d'autant plus que très peu de députés sont présents. Le budget qui doit être mis en discussion est celui du ministre de l'Agriculture et il vaudrait mieux attendre le retour des députés qui s'intéressent tout particulièrement à ces questions. Je ne croyais pas que ces crédits viendraient en discussion ce soir. L'hono-

nable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) était président du comité de l'agriculture et je sais qu'il aimerait à prendre part à la discussion. Je suis convaincu que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) n'y gagnera rien en insistant. Le travail sera expédié plus rapidement si ce budget est mis en discussion plus à bonne heure, un autre jour, surtout quand le ministre aura pour l'aider des députés probablement aussi bien renseignés que lui sur les questions agricoles.

M. FOSTER (Toronto-nord): Comme demain est un jour de congé pour tout le monde excepté les ministres, je crois que la Chambre pourrait siéger encore une heure. Nous pourrions réserver un article pour permettre aux députés absents d'interroger le ministre. Je ne comprends pas l'objection de l'honorable député de Saint-Jean, lorsque nous avons ici un agriculteur aussi distingué que l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham).

M. GRAHAM: Dans les quelques années que j'ai passées ici j'ai constaté qu'on ne sait jamais d'avance quel budget sera mis en discussion. En trois circonstances différentes le Gouvernement a annoncé quels seraient les budgets que nous aurions à discuter le lendemain, et chaque fois, nous avons eu à nous occuper d'autre chose. Vu que j'étais un nouveau venu et peu habitué aux règlements de la Chambre, je n'ai pas protesté. Autant que je sache, personne du côté de l'opposition ne savait que le ministre de l'Agriculture entreprendrait de faire voter ses crédits ce soir.

M. BURRELL: La Chambre en a été avertie cet après-midi.

M. GRAHAM: La Chambre a été avertie qu'elle aurait à étudier le budget du ministre du Commerce.

M. BURRELL: Et celui du département de l'Agriculture. J'ai entendu le premier ministre le déclarer.

M. GRAHAM: Il devait être tard, et les membres avaient probablement commencé à quitter la Chambre. On nous a tout simplement avertis que la Chambre continuerait l'étude des crédits. Plus tard, nous avons su que ce serait le budget du ministre du Commerce qui serait mis en discussion, mais le ministre des Postes est arrivé avec un bill auquel nous ne nous attendions pas. Nous avons siégé tous les soirs de cette semaine jusqu'à une heure du matin.

M. BURRELL: Nous pourrions réserver quelques item qui prêtent à la discussion et faire beaucoup de progrès ce soir.

M. GRAHAM: Mon honorable ami oublie. . .

M. FOSTER (Toronto-nord): Si les honorables députés de la gauche insistent, nous ne persisterons pas à prolonger la séance contre leurs désirs.

M. LEMIEUX: Nous sommes en séance depuis onze heures ce matin et il est maintenant plus de onze heures du soir. L'honorable ministre de l'Agriculture ne perdra rien en consentant à l'ajournement. Lundi prochain, la Chambre sera bien disposée et tout sera expédié rapidement.

(Il est fait rapport des résolutions budgétaires adoptées.)

La séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 25 mars 1912.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 180), déposé par M. Monk, portant modification de la loi de 1910 sur les subventions aux bassins de radoub.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI MINIERE DU YUKON.

M. ROGERS demande à déposer un projet de loi (n° 181) portant modification de la loi minière du Yukon.

—Monsieur l'Orateur, il n'y a dans la loi actuelle aucune disposition concernant la nomination d'un arbitre pour représenter quelque intérêt particulier lorsque l'intéressé refuse ou néglige de désigner cet arbitre; il n'est pas, non plus, déterminé de délai à l'expiration duquel les arbitres, lorsqu'ils forment un nombre pair, doivent nommer un arbitre additionnel. Le bill renferme plusieurs autres dispositions dont l'explication sera donnée lorsque nous en aborderons l'examen en comité général.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DEMANDE DE DOSSIERS.

M. KYTE: Monsieur l'Orateur, je désire rappeler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) que j'ai demandé, il y a plusieurs semaines de cela, le dépôt de plusieurs dossiers. L'un de ces dossiers a trait à la destitution de M. L. G. Power, garde-pêche à Arichat; un autre se rapporte à la destitution de M. Arthur Brymer, employé des pêcheries à L'Ardoise, et un troisième porte sur la correspondance officielle relative aux étrangers

M. GRAHAM.

faisant le cabotage au Canada. Il importe que tous ces dossiers soient déposés à aussi bref délai que possible.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Mon honorable ami a eu l'amabilité de m'adresser un mot et j'ai appelé sur ce point l'attention du sous-ministre. Je crois que certains de ces dossiers ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. KYTE: J'en ai reçu deux, mais j'en suis encore à attendre les autres.

M. HAZEN: Je veillerai à ce qu'ils soient déposés aussitôt que possible. Quant au dossier demandé par le représentant de Gloucester, je pensais qu'il serait déposé aujourd'hui; je m'efforcerai de faire en sorte qu'il le soit à aussi bref délai que possible.

CHEVAUX TUES A WEYBURN.

M. OLIVER: Le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) est-il maintenant en mesure de nous renseigner au sujet des chevaux qui se sont fait tuer à Weyburn?

M. BURRELL: Je ne suis pas encore en mesure de fournir les renseignements et ne le serai que lorsque j'aurai le rapport complet que je compte recevoir aujourd'hui ou demain.

ADOPTION DU BILL CONSTITUANT EN CORPORATION LA UNIVERSAL EYESIGHT INSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion du projet de loi (n° 126), déposé par M. McLean (Queen), tendant à constituer en corporation la compagnie dite The Universal Eyesight Insurance Company.

M. OLIVER: Lorsque, vendredi soir, il s'est agi de l'examen de ce projet de loi, le nombre des députés présents était assez restreint et le cabinet n'était représenté que par un bien petit nombre de ses membres; je fis observer que le bill tendant à créer une véritable innovation en matière d'assurance, il n'était pas prudent de l'adopter avant de rechercher avec le plus grand soin quelles en pourraient être les conséquences. Si je me suis permis d'appeler là-dessus l'attention de la Chambre, c'est surtout parce que la demande de constitution en corporation semble être faite par des personnes habitant le district que j'ai l'honneur de représenter. Je ne désire gêner en rien les entreprises des citoyens d'une partie quelconque du Dominion, et encore moins celles de ceux de mes compatriotes de la région à laquelle je porte le plus vif intérêt. Néanmoins, aujourd'hui que l'assistance est assez nombreuse et que le premier ministre est à son siège, je croirais manquer à mon devoir si je n'invitais le Gouvernement à nous dire s'il juge prudent

que le Parlement autorise une telle innovation dans le domaine de l'assurance.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Depuis la dernière séance du comité général de la Chambre, j'ai vu les fonctionnaires du service des assurances qui ont discuté la question avec les promoteurs du projet de loi, et ils m'ont remis une note à ce sujet.

Je dois dire que ces fonctionnaires m'ont affirmé que, après avoir étudié la question avec le soin le plus minutieux ils ne voient aucun inconvénient à ce que le projet de loi soit voté par le Parlement, vu que le département protégera le public sous tous rapports.

La note est ainsi conçue:

Note relative au tarif des primes nécessaires pour garantir le paiement des indemnités à être consenties par la Universal Eyesight Insurance Company.

La compagnie susdite se propose d'exploiter l'assurance contre la perte totale ou partielle de la vue, les indemnités à accorder devant être comme suit:

Pour la perte d'un œil, \$500 comptant. Pour cécité complète, \$100 comptant et, ensuite \$10 par semaine durant la vie de l'assuré.

Le calcul de la prime nette et unique suffisant à mettre la compagnie en mesure de garantir le paiement des indemnités a été établi d'après les meilleures statistiques que l'on a pu se procurer au sujet de la cécité. Ces statistiques ont été recueillies au cours d'une investigation récente faite sous la direction du gouvernement des Etats-Unis par une commission spéciale dont le président était le Dr Alexander Graham Bell. D'après ce calcul, les primes uniques et nettes suffisant à garantir le paiement des indemnités, doivent être comme suit:

Age.	Prime nette unique.
20..	\$ 1 65
25..	2 00
30..	2 49
35..	3 14
40..	3 74
45..	4 39
50..	5 14
55..	6 00
60..	6 91
65..	8 14
70..	9 53
75..	10 64
80..	12 80
85..	16 17

On ne se propose pas d'assurer les personnes âgées de plus de cinquante ans. Ce sont là les primes nettes, mais la compagnie compte qu'il faudra y ajouter \$4 pour couvrir les frais de bureau, etc.; de sorte que le chiffre de la première prime se trouverait être de \$5.65. Ce serait une prime unique. Si l'assuré était victime d'un accident ou venait à perdre complètement la vue dans le délai mentionné, il recevrait l'indemnité que je viens d'indiquer.

Le conseil de la trésorerie a examiné la question du dépôt à être fait au ministère des Finances. Ce dépôt, qui sera d'abord de \$50,000 ou \$75,000, s'accroîtra au fur et à mesure que s'étendront les opérations de la compagnie. Les fonctionnaires du ministère considèrent que le public sera protégé à tous égards. Les Lloyds réalisent chaque jour des assurances de cette nature.

M. BORDEN: Quant à moi, je n'ai guère examiné le projet de loi. N'ayant pas eu le plaisir de me trouver ici à l'occasion des débats auxquels il a donné lieu, je ne saurais indiquer de raison particulière qui en motive le rejet. Il me semble que cette assurance participe beaucoup de l'assurance contre les accidents, dont l'exploitation est fort répandue en ce pays; et puisque les spécialistes du ministère des Finances, qui sont chargés de l'étude des questions de cette nature, considèrent que le projet de loi offre des garanties suffisantes au public, nous n'avons aucune raison, ce me semble, d'empêcher cette compagnie d'exploiter une industrie légitime que chacun a le droit d'exercer sans qu'il soit besoin de se faire constituer en compagnie.

M. OLIVER: Je n'ai pas d'autre objection à soulever contre le bill, mais j'ai cru qu'il y aurait lieu d'en signaler la nature particulière au Gouvernement, vu que ses conséquences dépendront de la manière dont le Gouvernement l'appliquera sous sa responsabilité, bien entendu.

M. BORDEN: Je m'aperçois que le bill déclare que les dispositions de la loi de 1910 sur les assurances concernant l'obligation de prélever une réserve ne s'appliqueront pas à la compagnie; mais que, sauf les prescriptions contraires de cette loi, la compagnie jouira de tous les pouvoirs, privilèges et immunités que confère la loi des assurances et sera soumise à toutes les obligations et dispositions de cette loi, en autant que les unes et les autres seront applicables à la compagnie.

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

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER D'ALBERTA A L'EST DE LA RIVIERE DE LA PAIX.

La Chambre se déclare en comité général pour la suite de la discussion du bill n° 129, déposé par M. Chabot, relatif à la compagnie du chemin d'Alberta à l'est de la rivière de la Paix.

Sur le préambule.

M. OLIVER: Vendredi, lorsque le comité général a mis ce bill en délibération, très peu de députés étaient présents. Comme

il s'agissait de prolonger la durée d'une charte qui concerne surtout la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, j'ai désiré connaître le tracé de ce chemin de fer et jusqu'à quel point ce dernier couvre le territoire auquel d'autres chartes s'appliquent. A ce moment-là, je n'ai pas pu me procurer ces renseignements, vu l'absence du président du comité des chemins de fer., du promoteur du bill et du ministre des Chemins de fer. Je demande qu'on procure ses renseignements au comité avant l'adoption du bill.

M. CHABOT: Je m'étonne que l'honorable député témoigne de l'hostilité, vu qu'il ne s'agit que de prolonger le délai accordé pour la construction de ce chemin de fer. La compagnie du chemin de fer d'Alberta à l'Est de la rivière de la Paix a été instituée par un acte du Parlement qui a reçu la sanction royale le 4 de mai 1910 et je ne sache pas que l'honorable député ait soulevé de fortes ou graves objections contre l'adoption du bill. Le délai n'est pas encore expiré et vu que c'est une première demande et que je ne sache pas qu'on ait jamais refusé une première demande de prolongation de délai, il me semble que l'honorable député ne devrait pas s'y opposer.

Il avouera qu'il est très difficile de prélever le capital d'une compagnie de chemin de fer et que cela exige du temps. Je crois savoir que les directeurs de la compagnie ont accompli toutes les prescriptions de la loi et ont fait un dépôt au siège social de la Banque d'Ottawa, tel qu'il est requis par l'acte des chemins de fer. Celui qui me représentait vendredi soir a lu la copie d'une lettre du gérant de la banque dans laquelle celui-ci certifiait que le dépôt avait été fait.

Ce chemin de fer sera construit avec des capitaux anglais et on m'apprend que tous les arrangements financiers ont été conclus à Londres. Le Sénat a adopté ce bill qui a aussi été approuvé par le comité des chemins de fer de la Chambre des communes qui ne l'a pas modifié.

Je suis certain que l'honorable député a lu le projet de loi qui décrit les constructions et la mise en service de la voie ferrée, et il me semble qu'il ne peut pas démontrer que celle-ci empiète sur les droits d'un autre chemin de fer de l'Alberta ou de la Saskatchewan. Je comprends que, pour des motifs patriotiques, le progrès et la prospérité à venir de cette partie du pays inspirent à toute la députation de glorieuses espérances et c'est ce qui me fait croire que l'honorable député ne devrait pas s'opposer à la construction d'un chemin de fer dont la mise en service contribue beaucoup à ces résultats.

M. OLIVER: Mon honorable ami n'est pas très renseigné. Dans la liste des sub-

M. OLIVER.

ventions, je découvre une somme destinée à la compagnie du chemin de fer Alberta-Pacifique pour une ligne de 100 milles de longueur sur le même territoire. Elle ne sera pas construite dans ma circonscription et, par conséquent, elle n'offre pour moi qu'un intérêt secondaire. Si le projet de loi était modifié de manière à s'appliquer à l'Alberta septentrional, je ne m'en soucierais pas davantage, mais s'il s'applique à ma circonscription, je manquerais à mon devoir en ne faisant pas observer que, lorsque le Parlement accorde plusieurs chartes couvrant le même territoire, cette multiplication des chartes est un inconvénient manifeste, au lieu de hâter l'établissement d'un chemin de fer, et je dois insister pour qu'on ne multiplie pas les chartes s'appliquant au même territoire. Celle-ci a été accordée il y a deux ans, mais la compagnie n'a absolument rien fait pour établir une voie ferrée et elle demande maintenant le renouvellement de ses pouvoirs.

Je suis convaincu que lorsqu'une compagnie est autorisée à prélever des fonds, à émettre des obligations et à acquérir des terrains par expropriation, ses pouvoirs ne doivent jamais être prolongés, si elle ne prend pas de mesure pour les exercer, mais qu'ils doivent être retirés afin de permettre à une autre compagnie de construire un chemin de fer sur ce territoire. J'apprends qu'il y a, en réalité, trois chartes identiques, ce qui donne plus de poids à mon raisonnement.

M. CURRIE: Le comité des chemins de fer a clairement indiqué qu'il n'accordera pas de monopole à personne et que, s'il y a deux demandes de charte, il les accordera toutes les deux. Je n'entreprendrai pas d'examiner si cette ligne de conduite est sage, mais on l'a suivie depuis des années et je me demande comment nous pourrions avoir deux poids et deux mesures. Je pourrais citer une douzaine de cas où plus d'une charte a été accordée relativement au même territoire. Dans celui-ci, il y en a deux autres, celle du chemin de fer de l'Alberta au Pacifique, et celle du chemin de fer de l'Ouest de Pincher-Creek. Si l'honorable député désapprouve la ligne de conduite du comité, il devrait se présenter devant celui-ci et lui proposer de changer sa manière d'agir ou de revenir à l'ancien usage qui avait cours il y a plusieurs années.

M. OLIVER: Si le Parlement est d'avis d'accorder les chartes dès qu'on les demande, il est inutile de s'adresser à lui; le secrétaire d'Etat peut s'acquitter de ce soin.

Je le répète, au lieu de hâter l'établissement d'un chemin de fer, la multiplication des chartes le retarde et, si le Parlement a adopté cette ligne de conduite, je ne puis qu'exprimer l'humble avis que c'est un principe faux, si nous espérons que des voies ferrées se construiront avant peu. Si

les trois compagnies peuvent obtenir les fonds nécessaires à leurs entreprises, on dépensera deux ou trois fois plus dans un lieu particulier, tandis qu'il y a dans l'Ouest des milliers de milles carrés où le besoin de communication par chemin de fer se fait sentir. Cette politique tendra nécessairement à concentrer les facilités de chemin de fer dans un coin du pays tandis que le besoin s'en fera sentir ailleurs, et elle n'est pas de nature à favoriser l'établissement de voies ferrées dans l'Ouest canadien.

M. CURRIE: Il peut y avoir beaucoup de vrai dans ce que l'honorable député a dit. Je le crois et je ne suis pas en faveur de la multiplication des chemins de fer sur un même point; en réalité, je suis d'avis qu'il vaut mieux restreindre que multiplier le nombre des voies ferrées. Mais, si nous songeons que du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, depuis Fort-Williams jusqu'aux montagnes Rocheuses, on peut voir les voies du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien, il saute aux yeux que, si l'honorable député entendait protester, il aurait dû le faire il y a des années. Il n'est pas douteux que le Grand-Tronc-Pacifique ne devait nulle part passer à 40 ou 50 milles de distance des deux autres lignes.

L'honorable député (M. Oliver) lui-même sait que leurs locomotives peuvent s'apercevoir à partir de Winnipeg jusqu'à Edmonton, et il en est ainsi jusqu'à Fort-William. L'avis de l'ancien Gouvernement, interprété par le ministre des Chemins de fer (M. Graham) de ce temps-là, était que nous n'étions pas au temps de la naissance des chemins de fer, mais à une époque de concurrence entre eux. J'ignore si l'honorable préopinant partageait cet avis. Je ne le partageais pas moi-même et je suis bien aise qu'il voie la question sous un jour différent. Le comité des chemins de fer a discuté ce bill et les protestations de mon honorable ami se sont déjà fait entendre à maintes reprises, mais le comité ne les a pas écoutées. Lorsque le comité est saisi de ces bills, il doit s'assurer qu'ils ne contiennent pas de dispositions permettant l'accaparement des privilèges dans l'Ouest. A peine lui soumet-on un bill qui n'ait pas pour objet d'accaparer des chutes d'eau ou autre chose du même genre. Lorsque les bills renferment des dispositions malfaisantes, nous devons les supprimer et nous assurer que les chartes soient conformes aux exigences légitimes et, en accomplissant ce devoir, le comité est très utile, en vérité.

M. TURRIFF: Je crois que l'honorable député fait erreur en disant que le Grand-Tronc-Pacifique longe les autres voies dont il parle, depuis Fort-William jusqu'aux montagnes Rocheuses, bien que cela soit

vrai de certains tronçons de son réseau—par exemple à l'ouest de Saskatoon et d'Edmonton. Toutefois, en ce qui concerne l'ouest d'Edmonton, le Grand-Tronc-Pacifique a été le premier chemin de fer construit dans cette contrée. Quant à la ligne établie à l'ouest de Saskatoon, elle longe le Pacifique-Canadien sur une certaine distance, parce qu'il y a là un défilé qu'elle devait franchir et que sa construction eût coûté beaucoup plus cher dans un autre endroit. Ce n'est qu'à de rares endroits du reste du réseau que ces chemins de fer sont trop rapprochés l'un de l'autre. Au contraire, l'un des principaux fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique me disait que, dans la région des prairies, une lisière de six milles de terrains de chaque côté de la voie fournirait un trafic lucratif et, autant que j'ai pu en juger en parcourant le pays, les voies ferrées sont moins rapprochées dans l'Ouest que dans l'Est.

Il y a beaucoup de vrai dans ce que le représentant d'Edmonton a dit du renouvellement annuel des chartes, pratique contre laquelle j'ai constamment protesté depuis que je fais partie de la députation. Il est hors de doute que le fait que deux ou trois compagnies possèdent une charte de chemin de fer couvrant le même territoire empêche très souvent l'établissement d'une voie ferrée quelconque. Dans ma circonscription, l'une des grandes compagnies possède un charte de chemin de fer dont un court tronçon seulement a été construit.

L'une des autres compagnies voulait construire la ligne, mais du moment qu'elle s'y préparait ou commençait les travaux sur le même territoire, la première compagnie menait sa voie 5 ou 6 milles plus loin. Ce chemin a été une cause d'embarras depuis les derniers dix ans, et on n'a pratiquement rien fait. D'un autre côté si on avait dit à cette compagnie: "Si vous ne construisez pas votre chemin de fer dans un certain délai votre charte sera annulée et donnée à une autre compagnie avec le droit de construire", cette voie aurait été construite il y a des années déjà. C'est peut-être une affaire sérieuse que d'entreprendre d'annuler une charte ou de refuser de la renouveler, mais la pratique suivie jusqu'à présent ne tend pas à la construction rapide des chemins de fer en faveur desquels des chartes ont été accordées.

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

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA BRITISH AMERICAN TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de

loi (bill n° 155), déposé par M. Blain, tendant à constituer en corporation la British American Trust Company.

Sur l'article 15.

M. WHITE (Leeds) : J'ai soigneusement étudié cet article et je crois que le mot "fusion" qui s'y trouve prête à des objections. L'article dit que la compagnie pourra s'unir à toute autre compagnie ayant des pouvoirs semblables. Or, je prévois la possibilité que cette compagnie de trust fusionne avec une autre compagnie qui pourra être par exemple une compagnie de prêts possédant des pouvoirs semblables en partie. Le résultat serait, à mon avis, qu'en employant le mot "fusion", nous allons créer une compagnie syndiquée possédant les pouvoirs conjoints des deux compagnies. Cela ne devra pas être permis à une compagnie fiduciaire, compagnie, dont nous avons cherché à limiter les pouvoirs dans des lois antérieures. J'ai discuté la question avec l'auteur du bill, et il m'assure qu'il n'y a aucune intention de se syndiquer avec une compagnie possédant les pouvoirs conjoints que j'ai mentionnés. Avec son approbation je désire proposer :

Que l'article 15 soit rayé et que les mots suivants soient insérés à sa place :

La compagnie peut acquérir en tout ou en partie le commerce, les titres et les biens d'une autre compagnie ou compagnies soumises au pouvoir législatif du Parlement du Canada, ou d'une province quelconque de la Confédération faisant le même commerce que la compagnie est autorisée à faire, à condition que la compagnie assume les obligations et dettes de telles autres compagnies au sujet du commerce, des droits et des biens ainsi acquis, qui ne sont pas remplis par telle compagnie; pourvu qu'aucune convention pour telle acquisition ne prenne effet qu'après qu'elle aura été soumise au conseil de la Trésorerie et approuvée par lui.

La différence entre cet amendement et l'article du bill est ceci: si la compagnie acquiert les droits, propriétés et biens d'une nouvelle compagnie les pouvoirs de la compagnie ne seront pas augmentés par l'effet d'une fusion.

(L'amendement est adopté. Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 130), déposé par M. Currie, relatif à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

M. CURRIE: Je demanderai que ce bill soit remis à mercredi prochain. L'avocat de la compagnie du Grand-Tronc m'avait dit que M. Kelly, le chef des transports, devait être ici aujourd'hui, mais il n'est pas encore arrivé. Je demanderai donc que le bill reste en suspens, et je n'en propo-

serai l'étude que lorsque M. Kelly sera arrivé ici et aura vu le ministre du Travail.

(Le bill est réservé.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 145), déposé par M. Currie, ratifiant et confirmant certaines conventions entre le Témiscamingue et Nord-Ontario et le Grand-Tronc du Canada.

M. CURRIE: Ce bill est exactement dans la même situation que le bill n° 130 et je demande que l'étude en soit retardée jusqu'à mercredi prochain, conformément à l'entente qui a été faite.

(Le bill est réservé.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général de divers projets de loi :

Bill M (n° 119) concernant certains brevets de "The Continental Can Company".—M. Fripp.

Bill (n° 148) constituant en corporation la "International Guarantee Company".—M. McCraney.

Bill (n° 127) constituant en corporation "The Canadian Public Health Association".—M. Schaffner.

Bill (n° 142) pour faire droit à Alvena Bell Leitch.—M. Macdonald.

Bill (n° 147) pour faire droit à Isabella Helen Horncastle.—M. Clark (Red-Deer).

Bill (n° 153) pour faire droit à George Mackay Sutherland.—M. MacNutt.

Bill (n° 131) pour faire droit à Isobell Isaac.—M. MacNutt.

Bill (n° 133) concernant l'Eglise méthodiste.—M. Aikins.

Bill (n° 154) constituant en corporation "The Guarantee Life Insurance Company of Canada".—M. MacNutt.

Bill (n° 155) constituant en corporation "The British-American Trust Company".—M. Blain.

Bill (n° 128) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Victoria.—M. Coderre.

Bill (n° 132) concernant la Mexican Electric Traction Company, Limited, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "Mexican Interurban Electric Railway Company, Limited".—M. Macdonald.

Bill (n° 146) concernant la "Saskatchewan Central Railway Company".—M. Martin (Regina).

Bill (n° 159) concernant la "Mexico North Western Transportation Company, Limited", et à l'effet d'en changer le nom en celui de "Mexico North Western Pacific Railway Company".—M. Sharpe (Ontario).

Bill (n° 160) concernant la "Alabama Traction, Light and Power Company, Limited".—M. Sharpe (Ontario).

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles les réponses sont données verbalement sont indiquées pas un astérisque.)

COURRIER ANGLAIS.

M. McKENZIE demande:

1. Combien de fois le courrier anglais a-t-il été débarqué à Sydney-Nord pendant l'été de 1905?

2. Combien d'heures plus tôt les dépêches ont-elles été livrées à Sydney, Halifax, Charlottetown et Saint-Jean quand elles ont été débarquées à Sydney-Nord de préférence à Rimouski?

3. Combien de fois les dépêches anglaises à destination étrangère ont-elles été livrées aux steamers à Sydney-Nord pendant l'été de 1908?

4. Combien de temps pourrait être épargné en livrant le courrier à destination de la Grande-Bretagne à Sydney-Nord au lieu de Rimouski?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer ses essais en faisant débarquer les dépêches à Sydney-Nord?

6. De combien de milles Sydney-Nord est-il plus rapproché de Liverpool que Montréal, Québec, Halifax ou Saint-Jean?

M. PELLETIER:

1. Une fois.

2. Halifax, Charlottetown et Saint-Jean étant plus près de Sydney que Rimouski, il y a une différence de quinze à seize heures.

3. Aucune dépêches à destination étrangère n'ont été livrées aux steamers à Sydney-Nord pendant l'été de 1905.

4. Cela dépend entièrement des circonstances.

5. L'essai fait en 1905 nous donne tous les renseignements nécessaires.

6. Le département n'a pas de renseignements plus précis que la connaissance générale que tout chacun peut acquérir en consultant la carte.

STEAMERS D'HIVER A PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Quel a été le montant payé en janvier et février, respectivement, en 1911 et 1912, pour la manutention du fret dans le service des steamers d'hiver à Pictou, (N.-E.)?

2. Quel a été le nombre de tonnes de fret transporté à ou de Pictou par les steamers d'hiver pendant les mois de janvier et février, respectivement, en 1911 et 1912?

M. HAZEN:

Exercice financier 1910-11.—Janvier, \$1,133.75; février, \$1,134.

Exercice financier 1911-12.—Janvier, \$1,276.50; février, \$1,304.25.

Exercice financier 1910-11.—Janvier, 1889, 367-2000 tonnes; février, 1878½ tonnes.

Exercice financier 1911-12.—Janvier, 1573 1262-2000 tonnes; février, 1547 324-2000 tonnes.

DESTITUTIONS.

M. MARTIN (Regina) demande:

W. M. Lehigh, maître de poste à Kirkton (Ont.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

M. PELLETIER: Le directeur de la poste à Kirkton est parti pour le Nord-Ouest, où il doit rester longtemps. On a jugé bon, conséquemment, de nommer un autre directeur.

M. SEGUIN demande:

1. Quel est le résultat de l'enquête tenue à Repentigny à la demande de M. l'avocat Jos. Morin, sur le compte de L. Rivest, Jean-Baptiste Lachapelle et Louis Dubois, gardiens de phares?

2. Combien a coûté cette enquête?

3. Les gardiens de phares actuels seront-ils maintenus en fonction?

M. HAZEN:

(a) L. Rivest.—Accusations non prouvées.

(b) J. B. Lachapelle.—Accusation non prouvée.

(c) L. Dubois.—Accusation prouvée.

2. \$41.40.

3. M. Dubois sera renvoyé du service.

M. SEGUIN demande:

1. Qui est maître de poste à Lachenaie, dans le comté de L'Assomption?

2. Y a-t-il eu des plaintes portées contre lui? Si oui, quelles sont ces plaintes, et par qui ces plaintes ont-elles été portées?

3. Y a-t-il eu enquête au sujet de ces plaintes? Si oui, qui a demandé cette enquête et qui a agi comme commissaire enquêteur?

4. Quel est le coût de cette enquête, et quel en a été le résultat?

5. Le département entend-t-il maintenir dans ses fonctions le maître de poste actuel?

M. PELLETIER:

1. Gaspard Venne.

2. Intervention politique active. Un certain nombre d'habitants de Lachenaie.

3. Oui, sur instructions du ministre des Postes à M. J. G. H. Bergeron, avocat, Montréal.

4. La somme de \$21. Les accusations n'ont pas été prouvées.

5. Oui.

M. BOYER demande:

1. Des plaintes ont-elles été portées contre Orphir Legault, maître de poste à l'Île Perrot-Nord? Dans l'affirmative, par qui?

2. Une enquête a-t-elle été tenue?

3. Le département est-il décidé de confier ce bureau de poste à un autre?

4. Y a-t-il eu quelque résident de recommandé pour remplacer Orphir Legault? Quel est son nom et par qui a-t-il été recommandé.

M. PELLETIER:

1. Oui; par M. Michel Leduc.

2. Une enquête devait avoir lieu, mais le directeur de la poste démissionna dans l'intervalle.

3 et 4. Il n'a pas encore été fait de nomination.

M. CARVELL demande:

1. Andrew Yule, percepteur de douane à Aurora, a-t-il été destitué, ou le Gouvernement a-t-il l'intention de le destituer? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Quelque personne ou association a-t-elle demandé sa révocation? Dans l'affirmative, quelle est-elle?

M. REID (Grenville):

1. Il a été répondu récemment à cette question, comme on le voit à la page 5011 du compte rendu des débats, comme il suit:

M. REID (Grenville): Suivant le rapport des inspecteurs on a accordé un congé à M. Andrew Yule, sous-percepteur des douanes à Aurora, avec appointements jusqu'au 1er juillet 1912, après quelle date on étudiera son cas. Les rapports font voir que ce fonctionnaire ne jouit pas d'une santé parfaite, loin de là et qu'il est nécessaire de lui nommer un remplaçant.

2. Non.

M. SEGUIN demande:

1. M. Emile Archambault, facteur à Mont-réal, a-t-il été privé de son emploi?

2. Si oui, pour quelle raison?

a) A la demande de qui?

b) Par qui a-t-il été remplacé?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. a) Ingérence politique abusive.

b) Instructions données par le ministre des Postes.

c) Personne n'a encore été nommé pour remplacer M. Archambault.

FRAIS D'ENQUETES.

M. CARDIN demande:

1. Quel est le coût de chacune des enquêtes faites par M. J. G. H. Bergeron dans le comté de Richelieu à Saint-Louis-de-Bonsecours, Saint-Ours, Saint-Robert, Sorel, Saint-Joseph de Sorel, contre les maîtres de poste de ces endroits?

2. M. Bergeron était-il autorisé à requérir les services d'un conseil pour la conduite de ces enquêtes? De fait, M. Bergeron a-t-il requis les services d'un tel conseil? Et quel est le nom de cet avocat?

3. Quelle somme ou quelles sommes ont été payées par le Gouvernement pour les services de cet avocat dans chacune des enquêtes?

4. Si aucun paiement n'a encore été fait, quel est le montant réclamé par cet avocat, pour ses services à chacune de ces enquêtes?

M. PELLETIER:

1. Saint-Louis-de-Bonsecours, \$34.78; Saint-Robert, \$34.78; Sorel, \$34.77; Saint-Joseph de Sorel, \$34.77; Saint-Ours, \$27.

2. Non.

3 et 4. Répondu sous le numéro 2.

M. PELLETIER.

TRAVAUX PUBLICS DE L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics, est-il maintenant en état de me dire si, dans le budget supplémentaire de la présente session, des crédits seront portés pour remplacer ceux votés pour l'exercice 1911-1912, aux fins de construire un quai à L'Assomption et un édifice public en la ville des Laurentides?

2. Ces différentes entreprises seront-elles exécutées dans le cours de la présente année?

3. Si le département a décidé de ne pas faire ces travaux, pour quels motifs et à la demande de qui?

M. MONK:

1, 2 et 3. La question de l'inscription de crédits pour les fins indiquées est sérieusement à l'étude. On compte que le budget supplémentaire sera déposé d'ici quelques jours.

COMMISSION DU COMMERCE DE L'EMPIRE.

M. KYTE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé quelqu'un pour remplacer P. C. Larkin dans la commission relative au commerce de l'empire? Dans l'affirmative, le nouveau titulaire sera-t-il tenu de consacrer tout son temps aux travaux de la commission?

M. BORDEN: Le Gouvernement a nommé le ministre du Commerce pour le représenter à la commission du commerce de l'empire. Il est entendu que le ministre du Commerce consacrerait tout le temps nécessaire à cette besogne de la commission, mais non pas, assurément, tout le temps dont il dispose dans le cours d'une année.

COURRIER DE L'ILE PERROT-SUD.

M. BOYER demande:

1. Quand expirera le marché pour le transport des dépêches entre Sainte-Anne de Bellevue et l'Île Perrot-Sud?

2. De nouvelles soumissions seront-elles demandées?

3. Ou bien, l'entreprise est-elle déjà accordée? et qui est l'entrepreneur?

M. PELLETIER:

1. Le 30 juin 1912.

2. Non. Il n'y a pas lieu de le faire dans le cas actuel, le montant ne dépassant pas \$200.

3. Michel Leduc.

PANTALEON COURCY.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. M. Pantaléon Courcy, de Saint-Pacôme, est-il maintenant à l'emploi du département du Revenu de l'intérieur?

2. Si oui, quel est son salaire, et quelles sont ses fonctions?

3. Si non, est-il à l'emploi d'un autre département, et quel est son salaire?

M. NANTEL:

1. M. Pantaléon Courcy, de Saint-Pacôme, est à l'emploi du département du Revenu de l'intérieur.

2 et 3. Ses appointements sont au taux de \$300 par année, et ses fonctions consistent à prévenir et découvrir les fraudes qui se commettent au détriment du fisc, comme l'illicite distillation des alcools, l'illicite manufacture du tabac, etc.

RECRUTEMENT DES EQUIPES POUR DRAGUEURS ET REMORQUEURS DE L'ETAT.

M. CARDIN demande:

1. Des instructions ont-elles été données par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ou par ses ordres, aux employés supérieurs des chantiers du gouvernement, à Saint-Joseph-de-Sorel, au sujet de l'engagement des capitaines, ingénieurs et autres navigateurs pour les dragues et remorqueurs du gouvernement employés au creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec?

2. Dans l'affirmative, à qui ces instructions ont-elles été ainsi données?

3. Quel était la nature de ces instructions?

4. Ces instructions comportaient-elles l'autorisation de destituer ou de ne plus engager certains des capitaines et ingénieurs employés jusqu'au l'automne dernier sur les bateaux du gouvernement? Et dans l'affirmative, quels sont les noms de ces employés?

5. Quelqu'un avait-il proposé ces destitutions? Et, dans l'affirmative, qui?

M. HAZEN:

1, 2 et 3. La question du recrutement des capitaines, mécaniciens, etc., a fait le sujet d'entrevues entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et les fonctionnaires préposés à la navigation du chenal maritime du Saint-Laurent. Lors de ces entrevues, le ministre a recommandé auxdits fonctionnaires de choisir avec le plus grand soin les capitaines, officiers et hommes d'équipage pour cette flottille du chenal maritime, et notamment de s'assurer que tous candidats eussent les capacités et les qualités requises.

4 et 5. Une liste des capitaines, officiers et hommes d'équipage pour le chenal maritime sera, par les fonctionnaires préposés à cette besogne, soumise au ministre de la Marine et des Pêcheries. Le recrutement n'est pas encore fini, et conséquemment la liste n'en est pas encore parvenue au ministère.

PENSION DE LA MAIN-D'OEUVRE SUR LES DRAGUEURS.

M. CARDIN demande:

1. Un marché a-t-il été passé pour la pension de tous les navigateurs sur les bateaux du gouvernement (dragues et remorqueurs) employés au creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec?

2. Dans l'affirmative, à qui l'entreprise a-t-elle été accordée et quel est le prix qui sera payé à l'entrepreneur aux termes du marché.

3. L'entrepreneur a-t-il été recommandé, et par qui?

4. Des soumissions ont-elles été demandées avant que ce marché fût passé.

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Pour les dragueurs: J. B. Leclair; pour les remorqueurs: leurs capitaines respectifs. Le même prix que celui payé l'année dernière, savoir: bateaux à équipage simple, donnant trois repas par jour, \$12.50 par tête et par mois; bateaux à équipage double, donnant quatre repas par jour, \$15 par tête et par mois.

3. Oui; MM. A. P. Vanasse, J. H. Rainville, J. A. Barrette, A. Bellemare, P. E. Lamarche, P. E. Blondin et J. P. O. Guilbault.

4. Non.

FALSE CREEK FLATS.

M. MACDONALD demande:

1. A quelle date le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu une demande de messieurs Marpole et Macdonell pour l'affermage de la grève du creek False, île Vancouver?

2. Quelque demande pour le même objet a-t-elle été reçue avant ladite date?

3. Des demandes semblables ont-elles été reçues depuis cette date? Dans l'affirmative, quels sont les demandeurs et quelles sont les dates desdites demandes?

4. Le département a-t-il pris une décision sur quelqu'une de ces demandes?

M. HAZEN:

1. Le 25 mai 1910.

2. MM. Kelly et Burnett ont été les premiers à en faire la demande. Cette demande a été retirée le 25 mai 1910.

3. Demande reçue de la compagnie "Vancouver Terminal", le 6 février 1911. Demande reçue de la ville de Vancouver, le 6 mars 1911.

4. Nous attendons des rapports sur les deux dernières demandes.

INSPECTEUR DES DRAGUEURS.

M. CARVELL demande:

Les chaudières à vapeur en Canada doivent-elles être inspectées par des officiers du gouvernement? Dans l'affirmative, à quels intervalles?

M. HAZEN: Oui, une fois par année.

CONGE A SIR WILLIAM MEREDITH.

*M. VERVILLE demande:

1. Sir William R. Meredith, de la cour Supérieure d'Ontario, a-t-il demandé congé d'absence?

2. S'il en est ainsi, pour quelle durée, et sur quelle raison est basée cette demande?

3. La demande a-t-elle été accordée?

4. Si elle ne l'a pas été, le Gouvernement a-t-il l'intention de l'accorder?

M. DOHERTY:

1. Oui.

2. Pour un an.

3 et 4. Non; l'affaire est à l'étude.

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS.—
SPECIALISTES.

*M. KYTE demande:

1. MM. W. S. Jackson et T. H. Schwitzer ont-ils été retenus pour assister la commission des services publics? Dans l'affirmative, à quel salaire?

2. Où ces messieurs étaient-ils employés avant d'être employés par le Gouvernement, et quels étaient alors leurs fonctions et leur salaire?

M. ROCHE:

1. La commission des services publics emploie provisoirement, avec la permission de l'imprimeur du roi, M. T. H. Schwitzer, surintendant des machines à l'Imprimerie. C'est la commission qui lui paye ses services.

2. M. Schwitzer est surintendant des machines à l'Imprimerie, et ses appointements sont de \$2,400 par année.

TRANSPORT DES CEREALES DANS
L'OUEST.

M. FOSTER: A l'égard de la question faite vendredi dernier par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) relativement au nombre de wagons expédiés de Fort-William et Port-Arthur, les chiffres sont comme il suit:

Du 17 au 31 janvier... 1,474 wagons.
Du 1er au 29 février... 3,921 "
Du 1er au 24 mars... 4,033 "

Sur les Etats-Unis, par voie du Pacifique-Canadien, il a été expédié, du 25 janvier au 23 février, environ 730 wagons; par voie du Canadien-Northern, au 29 février, 2,124 wagons; du 1er au 21 mars, 3,270.

Pour ce qui est de la quantité de céréales entreposées à Fort-William, à Port-Arthur et dans les élévateurs de l'Est, le total des blés s'élevait à 17,932,920, celui des grains de toute sorte à 23,776,759, contre 10,216,614 boisseaux de blé et 17,097,345 boisseaux de grains de toute sorte l'année d'avant.

Quant à l'aide donnée sous l'empire des prescriptions de la loi votée dans cette Chambre il y a un mois ou un mois et demi, voici le rapport que l'on nous fournit:

Pour le transport des graines de semence... 138 wagons.
Pour faire sortir des élévateurs les grains mouillés en possession des cultivateurs... 819 "
Pour faire sortir des élévateurs les grains mouillés entreposés là en grande partie par des cultivateurs... 605 "

A cet égard, je dois dire que le commissaire des entrepôts n'intervient que sur demande à elle faite sous serment, et il informe le ministère qu'il a eu bien soin de ne laisser se produire aucune surpercherie. Dans tous les cas où il lui a été demandé des wagons, pour l'expédition de graines de semence ou de grain mouillé, il dit:

M. DOHERTY.

J'ai exigé du pétitionnaire une déclaration sous serment des faits allégués. Dans le cas de grains en dépôt dans un élévateur pour lesquels il m'était demandé plus d'un wagon à la fois, j'ai presque toujours donné ordre que l'on envoyât, par privilège, ce qu'il fallait de wagons pour l'expédition de ces grains. Quand il s'est agi de cultivateurs individuellement, j'ai accordé à chacun un wagon. Après avoir chargé ce wagon, il est loisible néanmoins au pétitionnaire d'en obtenir un deuxième s'il m'adresse une deuxième déclaration sous serment. Quoique nombre de cultivateurs aient plus d'un wagon de grains humides à expédier, je ne leur accorde, comme tour de faveur, qu'un wagon à la fois. Il y a, en effet, peu de cultivateurs, s'il s'en trouve, qui puissent charger plus d'un wagon dans la même journée, et j'aurais à coup sûr causé de l'encombrement si j'eusse agi d'autre façon. Jusqu'à présent, je n'ai accordé de l'aide que dans le cas de grains humides ou mouillés. Quand il aura été disposé de cette catégorie de céréales, il faudra toutefois avoir pareillement égard aux grains visqueux, attendu qu'advenant les chaleurs, il faudra nécessairement faire sécher beaucoup de ces grains pour les rendre propres à l'entreposage. Les sécheries de Fort-William, de Port-Arthur et de Duluth ne s'occupent pour le moment que des grains humides ou mouillés. Dans le fait, les élévateurs de Duluth refusent d'emmagasiner les grains visqueux jusqu'à ce que le séchage soit un peu plus avancé.

Bien peu de plaintes m'ont été adressées relativement à l'expédition des grains comme elle se fait dans le moment, c'est-à-dire que nul tour de faveur n'a été accordé aux grains secs. Certains pétitionnaires ont déjà eu deux wagons; plus tard, ils en demanderont un troisième ou un quatrième. Nous aurons de la chance si nous venons à bout de nous débarrasser de tout le grain humide ou mouillé d'ici au 15 mai. A défaut de la loi spécialement votée à cette fin par le Parlement, bien peu de ces envois auraient pu s'exécuter à temps pour sauver tout ce grain. Du 1er septembre au 18 mars, le nombre total des wagons fournis à des élévateurs par privilège a été de 1,252; 605 ayant été fournis depuis le 17 février.

Relativement à l'entrée et à la sortie des grains, j'ai ici un état qui se réfère d'abord aux wagons inspectés dans la division de l'Ouest. Pour les blés, 98,343 wagons au 21 mars 1912; pour les grains de toute sorte, 121,783 wagons. Dans le même temps l'année dernière, le total pour les blés a été de 128,323 wagons; pour les grains de toute sorte, 69,820. Il se trouve par conséquent que, pour les blés, le nombre des wagons a dépassé en 1912 de 40,020 celui de 1911, et pour les grains de toute sorte, 51,963; c'est-à-dire une augmentation d'environ 74 p. 100.

En ce qui touche à la situation générale, je vais vous lire la dépêche qui suit:

Situation des grains, le 24 mars, exprimée en millions de boisseaux. Blés inspectés, 106; transités sans inspection, 4; déposés dans les élévateurs de l'intérieur, 19; réservés pour la semence et la boulangerie, 28; restant à vendre,

19; restant à expédier par chemin de fer, 38; avoines à expédier, 15; orges et lins, 3; espace disponible à Port-Arthur, aucun; à Fort-William, 1,400,000; à Duluth, 5,500,000, outre l'espace laissé libre par les envois sur l'est. Grains avariés, près de 5,500,000 boisseaux, dont les deux tiers provenant de la Saskatchewan. Reste à expédier 7,250,000 boisseaux emmagasinés à Duluth et à Superior.

Voilà à peu près tous les renseignements que j'ai pu recueillir.

M. KNOWLES: Le ministre aura-t-il la complaisance de nous dire la date de la dernière dépêche?

M. FOSTER (Toronto-nord): Cette dépêche est du 24 mars, et elle vient de M. C. C. Castle, commissaire des entrepôts.

M. OLIVER: Je n'ai pas entendu le ministre dire quoi que ce soit à l'égard de la capacité des entrepôts de Minneapolis. A-t-il des chiffres quant à cela?

M. FOSTER (Toronto-nord): Je n'ai aucun renseignement là-dessus, mais je verrai s'il est possible d'en obtenir.

M. OLIVER: Il s'agissait de savoir si on allait continuer ou interrompre le désencombrement de l'Ouest. Peut-être le ministre a-t-il répondu à cela, pendant que je n'étais pas dans la salle.

M. FOSTER (Toronto-nord): L'œuvre de dégagement ne sera pas interrompue; elle se continuera jusqu'au bout, et l'on y emploiera tous les moyens qui sont à notre disposition.

MOTIONS ADOPTÉES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de tous documents, télégrammes, lettres, accusations, etc., se rapportant aux accusations portées contre Collin McIsaac, douanier, à Port-Hood, comté d'Inverness (N.-E.); des témoignages et de toute autre procédure à l'enquête en la matière, et des rapports présentés.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes lettres, requêtes, demandes, décrets en conseil et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne les changements apportés aux règlements des pêcheries, et par lesquels il est interdit aux bateaux à vapeur munis de lignes traînantes de bénéficier des primes de pêches.—M. Sinclair.

Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports et recommandations se rapportant à la destitution de I. Arthur Matte, maître de poste de Montauban, comté de Portneuf.—M. Delisle.

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations se rapportant en quelque manière à la destitution de M. Emile Archambault, facteur à Montréal, ainsi que copie de l'enquête et du rapport de l'enquête tenue à son sujet.—M. Séguin.

Copie des soumissions pour l'achat de traverses par le département des Chemins de fer et des Canaux à Sayabec, comté de Rimouski; aussi, copie du contrat passé avec Dame Hedwidge Boulay relativement audit achat, et de la correspondance échangée entre le département des Chemins de fer et des Canaux et M. Boulay, M.P., à ce sujet.—M. Carvell.

Copie de toutes lettres, télégrammes, notes et décrets du conseil concernant la destitution de M. W. W. Harden, ci-devant gardien de quai à Digby (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU TERRAIN DE L'HÔTEL DU GOUVERNEMENT A TORONTO.

La Chambre décide d'autoriser la cession au gouvernement de la province d'Ontario du terrain de l'hôtel du gouvernement à Toronto, et de confirmer un arrêté en conseil à l'effet de transférer ledit terrain audit gouvernement, comme aussi certaines lettres patentes déclarant que ledit terrain a été ainsi transféré.

(Il est fait rapport de cette résolution, et elle est adoptée.)

M. DOHERTY demande à présenter un projet de loi (n° 182) relatif au terrain de l'hôtel du Gouvernement à Toronto.

—Le but de ce projet de loi est de ratifier et de confirmer la cession que le Gouvernement fédéral a faite à la province d'Ontario du terrain connu sous le nom de propriété de l'hôtel du Gouvernement à Toronto. En vertu des dispositions de l'article 108 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, un décret du conseil avait, en 1871, affecté ce terrain à l'usage de la Milice. Plus tard, en 1908, des lettres patentes étaient émises transférant à la province d'Ontario le titre et la gestion de cette propriété. La propriété ayant été vendue, j'apprends que l'avocat qui, pour les vendeurs, a fait un examen des titres, est d'avis que le moyen de céder régulièrement ce terrain serait de faire intervenir le Parlement lui-même et que l'acte du Gouverneur en conseil ne suffit pas.

M. GRAHAM: Il s'agit de faire disparaître tout obstacle à la vente de ce terrain au Pacifique-Canadien?

M. DOHERTY: Précisément.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, ce qu'il s'agit d'élucider ici, c'est que le gouvernement d'Ontario peut faire l'aliénation de cet immeuble pour les besoins du commerce. En quoi cette affaire se différencie-t-elle de la vente du terrain de l'Etat à Winnipeg?

M. DOHERTY: L'autre jour, il s'agissait de la valeur estimative de cette propriété de l'Etat à Winnipeg au point de vue de sa valeur pour l'Etat tant que ce-

lui-ci affectait ce terrain à un usage spécial. Ici il ne s'agit nullement de la valeur de la propriété. Voici une propriété qui a été attribuée par la loi constitutionnelle au Canada même, sauf son affectation aux usages de la province d'Ontario; cette affectation remonte assez loin, et aujourd'hui il s'agit de ratifier ce qu'on a fait à cette époque.

M. PUGSLEY: L'immeuble qui servait d'hôtel du Gouvernement, à l'époque de l'établissement de la Confédération était affecté à des usages publics et il fut mis à la disposition du gouvernement d'Ontario pour des usages publics. L'objectif visé par ce projet de loi tend à permettre la vente de cet immeuble dégrevé de toute obligation, de sorte qu'on puisse donner un titre bien authentique pour les besoins du commerce. Est-ce bien cela?

M. DOHERTY: C'est bien la raison d'être de cette mesure.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI CONCERNANT LES JUGES.

M. DOHERTY propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu, relativement au bill (n° 156) tendant à modifier la loi concernant les juges, bill dont la Chambre est saisie en ce moment, de porter à \$5,000 les traitements des deux juges puisnés de la cour supérieure, de la province de Québec, dont les résidences sont fixées dans les districts de Bonaventure et de Gaspé ou de Saguenay.

M. l'ORATEUR: Si je ne me trompe, la procédure appliquée à cette résolution est assimilée à celle adoptée pour la résolution précédente, et cela de l'agrément de toute la Chambre; sans quoi, le règlement ne permettrait pas pareille procédure

M. BORDEN: Oui.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour l'examen du projet de résolution.)

M. BELAND: Le texte de la résolution porte: "Bonaventure et Gaspé ou Saguenay". Disons que le mot "et" soit substitué au mot "ou". Il y a deux districts, celui de Bonaventure et Gaspé, puis celui du Saguenay.

M. DOHERTY: Le texte primitif est semblable à celui de la résolution:

dont les résidences sont fixées dans les districts de Bonaventure et de Gaspé ou du Saguenay.

M. DOHERTY.

Il y a deux juges, dont l'un demeure dans le district de Gaspé et l'autre dans le district du Saguenay. Lorsqu'il s'agit de traitements, le seul but visé en désignant les lieux de résidence des juges est d'identifier ceux qui, d'après le texte du statut, touchaient un traitement inférieur à celui des autres juges. Le but de cette modification est de mettre ces juges sur un pied d'égalité avec les autres juges.

M. BELAND: C'est parfait.

M. DOHERTY: Le texte de la résolution est la fidèle reproduction du statut.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce texte demeurera-t-il?

M. DOHERTY: Oui.

M. BELAND: Le ministre voudrait-il me dire si le juge de Chicoutimi et du district de Gaspé est censé demeurer à Québec ou bien à Chicoutimi ou au Saguenay?

M. DOHERTY: Cette résolution est basée sur le décret du conseil qui lui-même repose sur une disposition du statut de Québec et qui fixe la résidence du juge à Chicoutimi. Mais le juge de ce district peut, à son choix, demeurer soit à Chicoutimi, soit à Murray-Bay.

M. CARVELL: Le ministre pourrait-il me dire quelle est la nature de la juridiction des juges de la cour supérieure à Québec?

M. DOHERTY: Les juges de la cour supérieure de Québec sont revêtus de pleine et entière juridiction, en première instance, pour toutes les affaires civiles. Cela peut s'affirmer des juges ruraux d'une façon absolue; car, bien que la cour de circuit ait la juridiction d'une cour d'appel pour les affaires de \$100 et qu'il y ait appel de ses jugements pour les affaires jusqu'à concurrence de \$200, les juges de la cour supérieure tiennent la cour de circuit dans tous les districts ruraux. Les juges de la cour supérieure à Québec ont donc pleine et entière juridiction, pour les affaires civiles, en première instance.

M. CARVELL: Ils auraient donc juridiction, en matière criminelle, sauf pour les accusations capitales?

M. DOHERTY: Les juges de la cour supérieure de Québec président à la cour du banc du roi, qui instruit toutes les infractions poursuivies par voie d'accusation.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue pour la 2e fois, adoptée et renvoyée au comité chargé de l'examen du bill n° 156.)

3e LECTURE

Du bill (n° 150), déposé par M. Hazen, concernant les commissaires du port de Montréal.

LE RECEVEUR DES POSTES DE CRYSTAL-BEACH.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, relativement à la révocation du receveur des postes de Crystal-Beach et la nomination de son successeur, au sujet desquelles j'ai récemment posé une question au ministre des Postes, je désire dire qu'à la suite d'une entrevue avec le ministre et qu'après être moi-même allé aux renseignements, je constate que tout est parfait. C'est probablement à bon droit que cette révocation a eu lieu et qu'on a fait cette nomination.

ADOPTION D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

M. DOHERTY propose la troisième lecture du bill (n° 165) modifiant le code criminel au sujet du pari aux courses.

M. PUGSLEY: Je propose:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général afin de rayer le mot "vingt" ligne 16, page 1, et d'y substituer le mot "premier."

Je tiens à dire à la Chambre qu'on m'a informé que la cour supérieure d'Ontario a rendu un jugement portant qu'il ne serait pas délivré de mandamus relativement aux lettres patentes constituant une compagnie en corporation.

M. DOHERTY: Sous l'empire de ce statut?

M. PUGSLEY: Sous l'empire d'un statut similaire.

M. DOHERTY: Est-ce une loi d'Ontario?

M. PUGSLEY: Oui, c'est un statut figurant au code de lois d'Ontario, mais le texte est similaire. Je viens d'apprendre, ce matin même, l'existence de ce jugement et j'ai adressé à un éminent avocat de Toronto une dépêche lui demandant un exposé de l'affaire. Le ministre de la Justice a déclaré qu'à son avis il y avait une décision en sens contraire, et ce jugement, si je ne me trompe, concorde avec l'avis que j'ai présenté au comité. Je tiens en outre à rappeler ici que les deux chartes accordées le 18 mars, en conformité de demandes formées, la première il y a plusieurs années, et la dernière, il y a plus d'un an, et que l'ancien secrétaire d'Etat n'avait pas accordées, ont tellement d'ampleur qu'on n'aurait pas dû les accorder, et que leur concession rend absolument inutile l'adoption d'une disposition législative portant que dorénavant ces associations de course de chevaux seront tenues de s'adresser au Parlement ou à l'assemblée législative provinciale pour être autorisées. Le ministre de la Justice dit que ce sera ainsi en ce qui concerne ces associations. Je lui dirai que si le

bill est adopté dans sa rédaction actuelle, ces chartes étant accordées, il n'y aura pas d'avenir pour ceux qui sont hostiles aux paris mutuels aux courses de chevaux et qu'on encouragera par là même le jeu; car ces chartes s'étendent à tout le pays, et le projet de loi en discussion tend réellement à accorder à ces compagnies des monopoles. A mon avis, il n'est guère probable que le Parlement accorde d'autres chartes à l'avenir, d'autant plus qu'une de ces compagnies a le droit d'établir des hippodromes ou terrains de course dans toutes les villes du pays ou au voisinage de ces villes. Le secrétaire d'Etat n'a pas limité ce droit à une seule ville ou à une seule province; non, il a donné à ces compagnies des chartes générales, les autorisant à établir par tout le pays des hippodromes, encourageant ainsi les paris mutuels et le jeu aux courses de chevaux. Une de ces chartes est accordée à l'association d'élevage et de courses des chevaux de Thorncliffe-Park. Avis de la concession de cette charte figure dans la "Gazette du Canada" de samedi dernier, et à la page 3534 sont énumérés les pouvoirs accordés à la compagnie:

- a) Tenir des rendez-vous et des courses de chevaux et autres concours et épreuves d'habileté et d'endurance humaines ou animales;
- b) Etablir et entretenir des associations de courses de chevaux, et surtout conduire sous les mêmes auspices et diriger une série ou un circuit de rendez-vous de courses à Montréal, province de Québec, à Toronto, province d'Ontario, à Winnipeg, province du Manitoba et autres villes du pays ou dans leur voisinage.

L'autre charte a été délivrée le même jour au London Club (à resp. limitée), et voici ses pouvoirs:

- a) Etablir, entretenir et tenir des courses de chevaux, des rendez-vous de courses et se livrer à l'exploitation d'un cercle de jockeys dans toutes ses ramifications à London, province d'Ontario; à Winnipeg, province du Manitoba; à Montréal, province de Québec.
- b) Tenir, établir et exploiter des expositions agricoles, de chevaux, de fleurs, des concours industriels et des séances de boxe ou de pugilat.
- c) Donner et contribuer à ces courses de chevaux, exhibitions ou expositions, prix, coupes, mises ou enjeux ou autres récompenses.
- d) Etablir, affermer ou exploiter des cercles, hôtels, ou autres terrains ou locaux se rattachant aux objets ci-haut énumérés.

Viennent ensuite d'autres pouvoirs se rattachant au capital social et aux obligations de la compagnie.

Maintenant, nous voyons que mon honorable ami le secrétaire d'Etat, après avoir délibéré, je suppose, sur ces chartes, depuis le moment où il est entré en fonction, le 10 octobre, et après qu'elles avaient été refusées par le précédent secrétaire d'Etat, tout à coup, conjointement avec le ministre de la Justice, décide que deux choses

devaient être faites—qu'une loi devait être adoptée pour empêcher ces compagnies d'être autorisées à l'avenir par lettres patentes et qu'il les obligerait à s'adresser au Parlement ou aux législatures provinciales, de façon que le public puisse avoir la facilité de protester contre l'octroi de ces chartes accordant le pouvoir de convoquer des rendez-vous de courses et de faire fonctionner, ou d'encourager des jeux sur les terrains de courses dans les villes de Toronto, Montréal, London, Winnipeg et, comme si ce n'était pas assez, ils ajoutent le terme général "dans toutes les villes du Canada." Une fois que ces chartes sont accordées, je ne crois pas qu'il y aura des demandes à l'avenir adressées au Parlement ou aux législatures provinciales. Si mon honorable ami a reconnu que c'était d'intérêt public de forcer ces messieurs, désireux de former des associations de courses, de s'adresser au Parlement ou aux législatures, il me semble qu'il devait demander au Parlement d'adopter une loi à cet effet, de façon à ce que ces messieurs soient dans la même position que le seront les autres à l'avenir. Je ne peux pas croire un seul instant que le secrétaire d'Etat ait été obligé par quoi que ce soit d'accorder ces chartes. Il avait en réalité la meilleure excuse possible puisque l'ex-secrétaire d'Etat avait refusé de les accorder. Il aurait parfaitement pu dire à ces messieurs: Si vous êtes désireux d'obtenir une autorisation, vous devez, comme seront obligés de le faire tous les autres, vous adresser au Parlement ou aux législatures provinciales.

Si l'amendement que je propose, à savoir que la date soit fixée au 1er mars au lieu du 20 mars, est adopté, il ne peut en résulter aucun mal, car ces compagnies qui n'ont été autorisées que le 18 du mois ne peuvent pas avoir de droits acquis, on ne peut pas prétendre qu'elles aient pu faire quelque chose qui leur ait donné des droits acquis.

M. L'ORATEUR: Je viens d'être informé que le bill avait été adopté vendredi dernier et que c'est par erreur qu'il est placé à l'ordre du jour pour la troisième lecture.

M. PUGSLEY: On avait songé à faire voter la troisième lecture du bill, mais on a soulevé l'objection que la deuxième lecture et la discussion en comité avaient eu lieu le même jour et qu'il ne pouvait pas être question de la troisième lecture ce jour-là.

Mon honorable ami rend ce bill rétroactif, il le fait à dessein. Il sait qu'il ne sera pas appliqué comme loi avant dix jours ou une quinzaine et pourtant il le fait appliquer à toute compagnie qui aurait été autorisée par lettres patentes dans une province quelconque ou par le secrétaire d'Etat après le 20 du mois courant. Par conséquent, il n'y a pas de principe violé si on

M. PUGSLEY.

en fixe l'entrée en vigueur le 1er jour du mois.

M. BORDEN (premier ministre): D'après les registres de la Chambre le bill a été adopté vendredi, mais dans les circonstances, je proposerai l'ajournement du débat jusqu'à ce que nous ayons réglé la question.

Sir WILFRID LAURIER: Je me souviens très bien de m'être opposé personnellement à ce que le bill soit lu pour la troisième fois, parce que la deuxième lecture en avait été décidée le jour même. Par conséquent, l'objection ayant été soulevée, il ne pouvait pas être lu pour la troisième fois.

M. BORDEN: Je ne mets pas cela en doute. Les registres de la Chambre montrent que le bill a été adopté et nous devons les faire corriger.

M. EMMERSON: Avant le renvoi du débat, je m'informerai auprès du ministre de la troisième demande qui était pendante au département et qui avait été présentée par les gens de la ville de Guelph, Ontario. Il ne paraît pas que cette demande ait été accordée. Par conséquent, à première vue, il semble qu'il y a eu une faveur. Peut-on expliquer pourquoi le ministre n'a pas fait droit à cette pétition puisqu'il accordait les deux autres chartes?

M. DOHERTY: Je crois que la troisième demande a été retirée.

M. EMMERSON: Après qu'elle eut été refusée?

M. DOHERTY: C'est une erreur. Aucune de ces demandes n'a été refusée. Le secrétaire d'Etat dans le cabinet précédent a accepté les dépôts accompagnant les demandes et il n'a jamais refusé les demandes; il en a scrupuleusement retardé l'octroi pendant toute cette période, en conservant les dépôts. Si le secrétaire d'Etat de l'ancien gouvernement avait le droit de refuser les demandes, comme l'affirment si énergiquement d'honorables députés, il s'est bien gardé d'exercer ce pouvoir, avec l'approbation évidente de tous ses collègues, après avoir proposé à la Chambre précisément ce que j'expliquais l'autre jour, c'est-à-dire qu'en vertu de la loi en question, il n'avait pas d'autre choix que celui d'accorder ces demandes quand elles étaient conformes aux conditions prescrites par le statut. Je dois dire, en réponse à mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) que le secrétaire d'Etat de l'époque a cité les paroles suivantes de lord Cairns:

Quand un fonctionnaire public a reçu un pouvoir qui doit être appliqué à l'avantage de personnes à l'égard desquelles le Parlement a donné une définition des conditions en vertu de quoi elles ont droit à réclamer cet exercice du pouvoir, il faut que ce pou-

voir soit exercé et les tribunaux exigeront qu'il le soit.

Le juge en chef Marshall, de la cour suprême des Etats-Unis, a exprimé la même opinion en termes précis, à savoir que le secrétaire d'Etat, en vertu de leur système, était obligé d'accomplir tout acte qu'il avait été chargé d'exécuter par une loi légalement sanctionnée. Je répondrai aussi à l'honorable député (M. Pugsley) que s'il y a eu un jugement, en vertu de la loi des compagnies d'Ontario, c'est très possible, mais que cette loi diffère absolument de la nôtre. A un moment elle ressemblait à la nôtre et alors une cause fut portée devant la cour supérieure, celle de la Massey Manufacturing Company, dans laquelle cette compagnie s'est adressée à la cour afin d'obtenir un mandamus pour obliger le secrétaire provincial à insérer un avis dans la "Gazette d'Ontario" en vue d'autoriser une augmentation du capital de la compagnie, comme étant l'exercice d'un des pouvoirs qui lui avaient été accordés; absolument comme on lui a conféré le pouvoir d'accorder des lettres patentes, il avait le pouvoir d'autoriser l'augmentation du capital de cette compagnie moyennant certaines conditions et l'une de ces conditions était que le secrétaire provincial devait publier ce fait dans la "Gazette officielle". Quand la compagnie se fut adressé au secrétaire provincial, il refusa de le faire pensant que c'était laissé à sa discrétion. La cour supérieure d'Ontario (M. le juge Osler) ordonna au secrétaire provincial de le faire et en donnant cet ordre il dit— et c'est absolument applicable à ce cas:

Rien dans la loi ne permet de conclure que le secrétaire provincial est placé comme s'il était dans la position de la législature pour exercer une discrétion comme on peut supposer que la législature l'exercerait en accordant une prolongation de privilège. Tout ce qui est exigé pour donner existence et validité au règlement a été fait à la demande de la compagnie. La loi exige que l'officier (secrétaire provincial) fasse une certaine action laquelle une compagnie particulière est intéressée, signer un certain avis. Rien n'est laissé à sa discrétion, sauf de voir que les conditions, en vertu desquelles son devoir commence aient été observées. La nature de l'obligation qui lui a été imposée par la loi n'est pas particulièrement différente de celle d'un receveur d'enregistrement chargé d'enregistrer un contrat, ou du greffier compétent chargé d'enregistrer un jugement dans une cause.

Après que ce jugement eut été rendu, la législature provinciale d'Ontario modifia sa loi qui n'est pas maintenant la même que la nôtre. Le gouvernement d'Ontario reconnut le bien fondé du jugement et, comme nous essayons de le faire aujourd'hui, il modifia la loi pour éviter que cette difficulté se produise encore à l'avenir.

La loi est modifiée de façon à ce que le secrétaire provincial soit tenu d'agir à la discrétion du lieutenant-gouverneur général en conseil. Avec une loi de ce genre, vous ne pouvez évidemment pas prétendre un seul instant qu'une obligation est imposée au secrétaire provincial, mais cette loi a été adoptée précisément parce que les tribunaux ont jugé qu'en vertu d'une loi rédigée comme la nôtre il y avait une obligation pour le secrétaire provincial et que cette obligation pouvait être mise à exécution en vertu d'un mandamus.

Telle était la situation. L'ancien Gouvernement se trouva en présence des mêmes difficultés. On se plaignit de l'octroi de lettres patentes à la Metropolitan Racing Association et le secrétaire d'Etat dans le cabinet précédent se défendait en disant précisément qu'il n'avait pas de choix; mais que le Gouvernement d'alors n'était pas pressé de remédier à la situation. Il pouvait y mettre un terme comme nous essayons de le faire aujourd'hui. Mais il ne s'inquiétait pas de la moralité publique et il ne refusait pas ces demandes. S'il pensait avoir le pouvoir de refuser ces demandes et s'il avait aussi fortement qu'aujourd'hui le sentiment de l'énorme danger que courait la moralité publique par l'octroi de ces demandes pourquoi ne les refusait-il pas alors? Parce que le Gouvernement n'a pas osé les refuser en présence du texte de la loi. Pourquoi gardait-on alors les dépôts faits par les pétitionnaires? Pourquoi se contenter de reculer l'action simplement pour éviter la responsabilité que la loi imposait? L'indignation vertueuse de nos adversaires est aujourd'hui superbe, magnifique, admirable. Je ne crois pas qu'ils réussiraient à convaincre personne que quelqu'un d'autre est responsable de la situation qui existe. C'est eux-mêmes qui en sont responsables. Quand ils avaient le pouvoir, quand leur attention eut été particulièrement attirée là-dessus et qu'ils ont répondu ici même que la position du secrétaire d'Etat était telle qu'il ne pouvait pas légalement refuser ces lettres patentes, ils se sont dispensés de faire quoi que ce soit, mais ils ont gardé leur vertueuse indignation en réserve pour tirer vengeance des hommes qui saisissent aujourd'hui la première occasion de remédier au mal qu'ils ont laissé exister.

Malgré cela, ils ne cessent de répéter que l'ancien secrétaire d'Etat a rejeté ces demandes. Il est constaté que l'honorable secrétaire d'Etat, que je n'attaque pas, était d'avis, et avec raison, qu'il était de son devoir d'accorder ces demandes, tant que la loi ne serait pas changée; mais après avoir accordé celle de la Metropolitan Racing Association parce qu'il considérait

que la loi l'y obligeait, quelles influences l'ont empêché de prendre une décision dans le cas des deux autres associations? Nous avons la preuve, de la bouche même de l'ancien secrétaire d'Etat, que le Gouvernement n'avait pas le pouvoir de refuser ces demandes, qu'il ne les refusait pas, qu'au contraire il les accordait quand elles étaient faites régulièrement et qu'il acceptait l'argent des pétitionnaires. Alors, puisque les pétitionnaires s'étaient conformés en tous points à la loi et avaient rempli toutes les conditions donnant droit aux lettres patentes, si ces dernières n'ont pas été accordées, il faut en chercher la cause dans la temporisation et les attermolements du Gouvernement et non dans son refus. On attendait probablement une occasion propice ou, peut-être, un moment de faiblesse de l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) pour se conformer à la loi sans trop éveiller ses vertueuses susceptibilités. Ce n'est pas la ligne de conduite que nous entendons suivre; nous ne prétendons pas nous ériger en juges des lois qui gouvernent ce pays. Nous accordons à tous les droits que leur confère la loi, et quand la loi confère certains droits qui, dans notre opinion, ne devraient pas être conférés, nous changeons la loi. C'est cette règle que nous suivons et, comme je le disais l'autre jour, nous n'avons pas honte de le proclamer. On a laissé entendre que j'étais l'auteur de ce projet de modification. En effet, c'est moi qui l'ai proposé et je n'en rougis pas.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre peut-il expliquer pourquoi, pendant cinq mois, il n'a rien fait et a même refusé d'accorder ces demandes?

M. DOHERTY: Quand l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) aura expliqué son retard de deux ans et demi, il y aura peut-être alors lieu d'expliquer le second retard de cinq mois. Si la question était telle que l'ancien Gouvernement n'est pas parvenu à la résoudre dans deux ans et demi, l'honorable député a mauvaise grâce à nous reprocher de ne pas l'avoir résolue dans cinq mois. Je pourrais ajouter que nous avions beaucoup d'autres questions pour nous occuper et que nous ne décidons pas les cas de cette nature sans les avoir mûrement étudiés.

Si nous nous sommes exposés à des reproches en ne réglant pas cette question sans prendre toutes les précautions nécessaires, je consens à encourir ces reproches.

Il me reste une autre remarque à faire. L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) me trouve très illogique parce que je demande à ce que la loi entre en application à la date du dépôt du bill. Quoi qu'on fasse, mon honorable ami récrimine quand même. Il commence par me reprocher de n'avoir pas donné à la loi un effet rétroactif suffisant, pour comprendre les deux demandes

M. DOHERTY.

en question et ensuite il m'adresse des reproches parce que je demande à ce que cette loi ait un droit rétroactif à compter du 20 mars courant. Mon honorable ami se montre plein de sollicitude pour ceux qui auraient pu adresser des demandes aux gouvernements provinciaux et obtenir des lettres patentes entre le 20 mars et la date de l'adoption du présent bill.

Pour ce qui concerne une de ces associations provinciales, je crois avoir démontré clairement que sous le régime de la loi d'Ontario, il n'existe pas de droits de la nature de ceux que confère la loi fédérale. Dans Ontario, l'application de la loi est laissée entièrement à la discrétion du lieutenant-gouverneur en conseil. Deuxièmement, je demande par le bill à ce que la loi prenne effet à partir du 20 mars, le jour où le bill a été déposé et, par conséquent, du jour où le public a été averti que le Gouvernement fédéral avait l'intention de faire voter la loi qui nous occupe en ce moment. Celui qui voudrait mettre à profit le temps écoulé entre le dépôt du bill et l'adoption de la loi, pour s'adresser aux législatures provinciales ou aux représentants de ces législatures en vue d'échapper aux conséquences du changement que les autorités fédérales se proposent d'introduire dans le code criminel, ne rencontrerait guère de sympathie. Si je n'ai rien autre chose à me reprocher que ce tort causé aux protégés de l'honorable députés de Saint-Jean, les remords ne m'étoufferont pas.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre (M. Borden) désire-t-il retirer son amendement?

M. BORDEN: Je crois que les rédacteurs des Procès-Verbaux ont découvert une erreur dans la rédaction du journal et je demande le consentement de la Chambre pour retirer la motion.

(L'amendement de M. Pugsley est repoussé à main levée.)

La motion est adoptée et le bill est lu une 3e fois et adopté.

2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LES PRIMES AUX VOLONTAIRES.

L'hon. **ROBERT ROGERS** (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du bill (n° 137) modifiant la loi de 1908 sur les primes aux volontaires.

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudra-t-il expliquer l'objet du bill?

M. ROGERS: Je l'ai expliqué jeudi de la semaine dernière.

M. GRAHAM: L'honorable ministre pourrait peut-être répéter brièvement son explication.

M. ROGERS: Si la Chambre consent à ce que le bill soit renvoyé devant le comité général, je donnerai toutes les explications nécessaires demain.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU REGIME DES EAUX DANS LA ZONE DES CHEMINS DE FER ET LA RESERVE DE LA RIVIERE-A-LA-PAIX.

Le bill (n° 149) concernant le régime des eaux dans la zone des chemins de fer et la réserve de la rivière à la Paix, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour en discuter les articles.

Sur l'article 1er:

"Cours d'eau" signifie et comprend une rivière, un courant, un ruisseau, un lac, une source, un ravin, une gorge, une lagune, un marais, un marécage ou autre cours d'eau.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre peut-il nous donner la signification des mots "swamp marsh" qui se trouvent dans le paragraphe b? Ces mots sembleraient réserver à la couronne un marais qui pourrait se trouver dans les limites d'un terrain concédé et je ne crois pas que ce soit la pensée de la loi.

M. ROGERS: Ces mots s'appliquent à un cours d'eau qui, bien souvent, traverse un terrain marécageux.

M. PUGSLEY: Alors, il faudrait dire un cours d'eau.

M. ROGERS: Je n'ai aucune objection à retrancher les mots "swamp marsh".

M. BORDEN: Je crois qu'il faudrait une virgule entre "swamp" et "marsh."

M. PUGSLEY: Mon honorable ami doit comprendre ce qui pourrait en résulter. Supposons un cours d'eau qui traverse une ferme de 160 acres, au centre de laquelle se trouverait un marécage, un terrain bas qu'on désigne ordinairement sous le nom de marais. Avec le paragraphe ainsi rédigé, ce marais serait retranché de la concession et appartiendrait à la couronne. De même, une source sur le terrain d'un cultivateur appartiendrait aussi à la couronne. Ce projet de loi va très loin. Si l'intention est réellement d'exempter des concessions, les marais sur les terrains marécageux, je considère que c'est une disposition qui ne devrait pas exister.

M. ROGERS: Le bill a été rédigé par les fonctionnaires du ministère de la Justice et le procureur général de la Colombie-Anglaise. Le texte, sous beaucoup de rapports, est conforme à celui de la loi de cette province. Je crois que les deux rédactions sont semblables.

M. PUGSLEY: Quelle interprétation faudrait-il lui donner?

M. ROGERS: Cette loi ne changerait absolument rien aux titres de propriétés sur les terrains déjà concédés et traversés par des cours d'eau.

M. OLIVER: Puisque cette loi s'appliquera exclusivement à la Colombie-Anglaise, s'il est démontré que ce paragraphe concernant les définitions est calqué sur la loi de la Colombie-Anglaise, il me semble que la Chambre doit se déclarer satisfaite. Si les deux textes ne sont pas semblables, le ministre devrait nous donner des explications.

M. ROGERS: J'ai fait demander un exemplaire de la loi de la Colombie-Anglaise. En attendant nous pouvons discuter l'article suivant.

M. OLIVER: Je n'étais pas présent lorsque le bill a été déposé ni quand la deuxième lecture en a été votée, et, par conséquent, je n'ai pas entendu les explications qui ont été données. Le ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer l'objet général de ce bill?

M. ROGERS: Personne n'a demandé d'explications lorsque le bill a été déposé. L'objet de ce projet de loi est d'autoriser le Gouvernement fédéral à céder au gouvernement de la Colombie-Anglaise la direction et l'administration des cours d'eau dans la zone des chemins de fer de cette province. Je puis expliquer que, depuis quelques années, des doutes ont surgi sur la question de savoir à qui appartiennent ces eaux, mais le point a été finalement décidé par le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre et ses eaux sont sous la direction absolue du Canada, représenté par le Gouvernement fédéral. Le département de l'Intérieur avait pris des arrangements concernant l'administration et la gérance de ces eaux, mais comme plusieurs de ces cours d'eau ont leurs sources en dehors de la zone des chemins de fer et se déversent de l'autre côté de la zone, sur des terres appartenant à la province, il est difficile d'adopter un plan qui sauvegarde les droits de tous les intéressés.

En conséquence, on estime que, un statut provincial pourvoyant déjà à la façon dont on doit administrer ces forces hydrauliques et, considérant que cette législation semble rendre justice à tous les intéressés, le Gouvernement fédéral avait parfaitement le droit de conclure avec le gouvernement provincial une entente d'après laquelle ce dernier pouvait administrer à sa guise les privilèges et les droits qui relèvent maintenant du Gouvernement fédéral. On ne modifie en rien le titre à ces droits et le gouvernement provincial acceptant d'user de ces droits au coût d'administration que le Gouvernement fédéral est obligé d'acquitter aujourd'hui et qu'il s'engage à remettre au trésor fédéral l'ex-cédent qu'il peut réaliser à ce point de vue,

il semble qu'on ne peut mettre en doute que le Dominion ne bénéficiera pas de l'arrangement proposé. A seule fin de protéger les intérêts de ce dernier, on observera que ce projet de loi contient une disposition qui décrète la révocation sommaire de cette convention, si l'intérêt public exige, en aucun temps, que le Gouvernement fédéral en décide ainsi.

M. OLIVER : Dois-je comprendre que ce projet de loi a pour but de remettre à la Colombie-Anglaise le soin de régler à propos de ces privilèges et que, en aucun temps, le Gouvernement fédéral peut annuler cette convention?

M. ROGERS : Nous ne concédons au gouvernement de la Colombie-Anglaise aucun droit réel, sauf celui qui se rapporte à l'administration des eaux de la zone dite des "chemins de fer".

M. GERMAIN : La seule disposition que le Gouverneur général a le droit d'annuler, c'est celle qu'on trouve à l'article 5 de ce statut; ce dernier ne se trouve modifié sous aucun autre rapport n'est-ce pas?

M. ROGERS : C'est bien cela.

M. GUTHRIE : On a déposé ce projet de loi le 18 mars, mais nous n'en avons obtenu des copies que samedi dernier. Je me suis adressé moi-même au bureau de distribution; je n'ai pu obtenir des copies de ce projet de loi avant samedi. Toutefois, j'ai réussi à m'en procurer un certain nombre d'exemplaires que j'ai adressés aux parties intéressées. Cependant, il m'a été impossible, jusqu'à présent, de connaître l'appréciation que ces dernières feront de ce projet de loi. L'article 3 contient une disposition très étendue et peut intéresser ceux-là qui ont obtenu le droit d'utiliser les eaux de cette zone dite "des chemins de fer". Certes, il appartient à l'honorable ministre—et je lui demanderais de le faire—de remettre l'étude, sinon de tout ce projet de loi, au moins de cette disposition-là à deux jours ou jusqu'à ce qu'on m'eût fourni l'occasion de consulter certaines personnes qui m'ont parlé de cette question.

Il est un autre détail que, probablement, on a signalé à un autre ministre. Il peut arriver—je crois que c'est cela qui se produira—que ce projet de loi affecte la cause dont a été saisie depuis deux ans la cour d'échiquier, cause de la ville de New-Westminster contre le Gouvernement, instituée par voie de pétition de droit dans laquelle la compagnie d'énergie de Vancouver se trouve tierce partie. On a prolongé jusqu'au 15 avril prochain le temps où l'on peut établir la preuve en cette cause. Jusqu'à présent nul juge autorisé à ce faire n'a commencé cette preuve. Cette poursuite a trait à une concession que le Gouvernement fédéral, d'après un décret en conseil, a faite au conseil municipal de la ville de

M. ROGERS.

New-Westminster du lac Coquitlam et d'environ 18,000 acres de terre qui entourent cette nappe d'eau. Un autre arrêté du conseil a révoqué cette concession pour faire cadeau de ces privilèges à la compagnie d'énergie de Vancouver, à responsabilité limitée. La ville de New-Westminster réclame son droit à la possession du lac et du terrain qui environne ce dernier, et cela, d'après le titre qu'elle a reçu en dernier lieu. Telle est la question présentement soumise à la cour d'échiquier et l'on a le droit de se demander si ce projet de loi, si on l'adopte et si on le met en vigueur, n'affectera pas les droits de quelqu'une des parties au litige. Tout ce que je demande, c'est qu'on insère dans ce projet de loi la disposition ordinaire qu'on insère dans tous autres bills et qui a pour but de protéger les droits des parties intéressées. Quant à la question que j'ai mentionnée d'abord, je demanderai à l'honorable ministre de consentir à ce que cette disposition reste en suspens quelques jours.

M. ROGERS : Nous n'avons d'objection aucune à ajouter à ce projet de loi la disposition dont parle l'honorable député.

M. GUTHRIE : C'est parfait.

M. OLIVER : Si l'on nous permet de discuter les dispositions générales de ce projet de loi, étant donné qu'on ne les a pas auparavant débattues lors de la seconde lecture de ce bill, j'aimerais à dire que cette question est plutôt importante et qu'elle vaut la peine qu'on ne la discute pas à la légère.

Si le Gouvernement a l'intention de remettre à la province de la Colombie-Anglaise l'exercice d'un pouvoir souverain dans le cas de la distribution des eaux qu'on trouve dans la zone des chemins de fer, il ne devra agir en cette façon qu'après s'être convaincu que la province usera de ce privilège dans l'intérêt public; il devra pourvoir à ce qu'un décret du conseil, signé par le Gouverneur général, ne révoque pas ce privilège. Cette question ne devra relever, d'une façon permanente et absolue, que d'une seule autorité, si l'on veut protéger et assurer les droits des intéressés. Dans une grande étendue de cette zone des chemins de fer la valeur du terrain relève absolument du privilège exclusif qu'on a sur les eaux qui s'y trouvent. Tout en admettant qu'on peut invoquer un grand nombre de raisons à l'appui des dispositions de ce projet de loi qui remet à la province de la Colombie-Anglaise l'exercice de la haute main sur les eaux de la région dont je viens de parler, je puis faire observer qu'on doit se souvenir que même si cela s'accomplit, le Gouvernement n'en reste pas moins responsable au pays en général de l'administration des terres situées dans

cette zone. Il serait malheureux que le Gouvernement se départît, en faveur de la province, de la haute main qu'il pourrait exercer sur les eaux de cette zone s'il n'était pas convaincu que les droits et que les privilèges acquis de lui-même par des particuliers, seraient pleinement protégés ainsi que les droits du public par rapport aux autres terres qu'on trouve dans cette zone, et, cela, en entier. Je puis dire que cet article 5 est de nature à nous surprendre lorsqu'il s'agit d'un projet de loi aussi important. J'aimerais que l'honorable ministre se convainquit lui-même, au préalable, qu'en accordant à la province, le privilège de disposer de ces eaux—c'est-à-dire, de ce qui constitue la valeur des terres qui se trouvent dans cette zone des chemins de fer—il protège suffisamment tous les intérêts dont il est responsable maintenant et qu'après avoir fait cela, il lui incombe de ne laisser subsister aucune inquiétude quant à la juridiction dont tout intéressé devra se réclamer pour le maintien de tels droits, ou pour en obtenir d'autres.

Sir WILFRID LAURIER: Ce projet de loi est plutôt malvenu, s'il n'a pour but, ainsi que je le comprends, que de transmettre au gouvernement de la Colombie-Anglaise les eaux de la zone du chemin de fer. Autant que j'ai pu l'étudier, ce projet de loi ne va pas au delà de cette idée. Il ne concède pas la possession des eaux, non plus que celle des terres; il cède simplement à la province le privilège d'exercer la haute main dans le cas des eaux comprises dans cette zone. Tout le monde sait que l'exercice de la haute main sur les eaux en question revêt une importance exceptionnelle, parce qu'une grande partie de la région mise en culture n'est arrosée que par les eaux de cette zone. Le Colombie-Anglaise se trouve soumise aux dispositions d'un statut très complet et qui se rapportent, en partie, à la réglementation des eaux de cette zone située dans les limites de la province. Il y a un an environ j'ai eu l'occasion de consulter ce statut. J'ai constaté alors qu'il était aussi complet que peut l'être toute autre loi semblable de l'Amérique. Non seulement je trouve bien fondée l'objection très sérieuse que mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) vient de soulever contre ce projet de loi, mais j'approuve encore l'attitude prise à l'endroit de ce bill par l'honorable représentant de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley). Il s'agit présentement de définir les eaux dont nous nous départissons et—c'est l'honorable ministre de l'Intérieur, (M. Rogers) qui nous le dit—c'est le ministère de la Justice qui a arrêté comme suit cette définition:

"Cours d'eau" signifie et comprend toute rivière, courant, ruisseau, lac, source, ruisseaux, ravine, lagune, marais, marécage, ou tout autre cours d'eau.

Si l'on se propose, d'après ce projet de loi, de décréter l'administration des eaux ainsi qu'il est prévu à l'article 5 du statut relatif aux eaux de la Colombie-Anglaise, il sera beaucoup plus simple, beaucoup plus efficace et beaucoup plus clair d'accepter la définition du mot "eau" telle qu'on la trouve au statut relatif aux eaux de la Colombie-Anglaise.

Je dois exprimer mon étonnement d'avoir à constater que le ministère de la Justice ne s'est pas préoccupé de ce détail important. Le point même que mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) vient de soulever quant à la signification du mot "marais", fait voir toutes les difficultés qu'on pourra soulever à propos des définitions des termes de ce projet de loi. J'estime que mon honorable ami fera bien, s'il veut rendre ce statut aussi clair qu'il doit l'être, de se contenter d'accepter simplement la définition du mot "eau" telle que nous la trouvons au statut qu'on se propose de mettre en vigueur au sujet de ces mêmes eaux, je veux parler du statut relatif aux eaux de la Colombie-Anglaise.

La disposition qui se rapporte à l'interprétation du statut de la Colombie-Anglaise donne cette définition:

Eau, ou cours d'eau, comprendra tous les cours d'eau naturels, toute source d'approvisionnement d'eau qu'elle contienne ou non ordinairement de l'eau et tous lacs, rivières, criques, sources, ravines et toutes chutes d'eau.

Si l'on se propose de soumettre l'administration de ces eaux aux dispositions du statut de la Colombie-Anglaise, on ne peut faire mieux que d'accepter la définition qu'on trouve à cette loi même.

M. ROGERS: Je ne vois pas que la disposition contenue à ce projet de loi diffère grandement de celle contenue au statut de la Colombie-Anglaise.

Sir WILFRID LAURIER: Cette différence peut ne pas paraître très sensible, mais il vaut mieux, accepter tels que nous les y trouvons les termes mêmes du statut de la Colombie-Anglaise. Ainsi, par exemple, personne ne pourrait nous donner une signification satisfaisante du mot "marais" qu'on trouve dans ce projet de loi.

M. GRAHAM: La mise en vigueur de ce bill, si on l'adopte, sera soumise aux

dispositions du statut de la Colombie-Anglaise.

M. ROGERS: Nous laisserons cette disposition en suspens pour le moment.

M. BORDEN: On se sert de la définition du mot "eau" pour d'autres fins dans ce projet de loi.

Sir WILFRID LAURIER: Si le Gouvernement se propose de confier l'administration de ces eaux à la Colombie-Anglaise, d'après le statut de cette province, il me semble naturel qu'on accepte la rédaction précise du statut qu'elle a édicté elle-même. Si le Gouvernement fédéral n'agit pas de cette façon, il se ménage peut-être des difficultés pour l'avenir.

M. BORDEN: Il m'est impossible de tomber parfaitement d'accord avec mon très honorable ami, bien que je puisse accepter sa façon de voir après une étude plus approfondie de la question, ce que je n'ai pas encore eu le temps de faire.

L'honorable député observera que la définition donnée des mots "cours d'eau" n'est pas uniquement applicable à l'administration, par les soins de la province de la Colombie-Anglaise, des eaux situées dans les limites de cette zone; elle est tout d'abord applicable à la réserve faite en faveur de la couronne. Il se peut qu'il soit préférable de s'en tenir au texte même de la loi de la Colombie-Anglaise, mais j'aimerais à réfléchir avant de prendre une décision à cet égard.

Sur l'article 3.

M. GUTHRIE: J'aimerais à faire insérer au présent article une réserve ainsi conçue:

De plus, rien dans le présent article n'affecte ni n'affecte les droits de toute personne ou corporation en toute action ou poursuite actuellement pendante en cour d'échiquier.

M. ROGERS: Si l'honorable député me faisait tenir son amendement, je le soumettrais au ministère de la Justice.

M. GUTHRIE: Je demanderai de nouveau que cet article du projet de loi, le plus important de tous, soit réservé. Ceux qui m'ont écrit à ce sujet sont des amis politiques du ministre de l'Intérieur qui ont de grands intérêts dans la région. Avant de recevoir ma lettre, ils n'avaient l'absence du ministre de l'Intérieur, le aucune idée des dispositions du bill. En projet de loi avait été déposé par le secrétaire d'Etat qui n'en avait pas donné d'explication; de sorte que ce n'est que lorsqu'il eut été distribué, samedi dernier, que l'on put se rendre compte de sa portée réelle. Si l'article est réservé jusqu'à mercredi ou jeudi, peut-être n'aura-t-on pas d'objection à ce qu'il soit alors adopté.

M. GRAHAM.

M. BORDEN: La restriction qui existe déjà semble répondre à certains des objets mentionnés par l'honorable député. Le ministre de l'Intérieur ne voit pas d'inconvénients à ce que l'examen de l'article soit renvoyé à mercredi prochain.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 5.

M. OLIVER: J'aimerais à pénétrer la Chambre de l'extrême importance de cet article, en ce qu'il a trait aux droits de propriété acquis dans la zone du chemin de fer. Si je ne me trompe, la loi des cours d'eau de la Colombie-Anglaise prescrit une fixation nouvelle de tous les droits, c'est-à-dire qu'elle décrète l'annulation, à la discrétion des commissaires, de tous les titres actuels, tout en laissant aux intéressés le droit d'en appeler au lieutenant-gouverneur en conseil. Autrement dit, la propriété dont le titre a été acquis du Gouvernement fédéral et dont la valeur dépend des eaux qui y sont attribuées, est soustraite à la juridiction législative ou à la protection de ce Gouvernement pour être assujéti à la juridiction législative de la Colombie-Anglaise.

M. BORDEN: L'honorable député (M. Oliver) a-t-il observé que l'article 5 se rapporte aux eaux ainsi attribuées et réservées à la couronne? Mais voici ce que prescrit l'article 3 à l'égard de ces eaux attribuées et réservées à la couronne:

Néanmoins, rien en la présente loi ne sera interprété comme affectant tout droit ou tous droits riverains à l'eau dans, sur ou appartenant à ces terres dans la zone du chemin de fer non concédées par la couronne pour la Colombie-Anglaise à la couronne pour le Canada, ou affectant tout droit ou tous droits riverains à l'eau dans, sur ou appartenant aux terres qui, ayant été dans le passé concédées par la couronne pour le Canada, n'appartiennent pas maintenant à la couronne.

M. OLIVER: Je comprends parfaitement, et bien que cet article puisse donner lieu de penser que le possesseur d'une propriété dont le titre a été acquis du Gouvernement fédéral sera peut-être capable de se protéger lui-même devant les tribunaux, il est néanmoins exposé, la loi des eaux de la Colombie-Anglaise étant censée devoir être appliquée indépendamment des tribunaux et, naturellement, en conformité des ordonnances de la commission des eaux de cette province, à se voir déchu de ses droits aux eaux qui donnent de la valeur à son terrain. Voilà ce qui me fait penser que le texte du projet de loi ne tend pas à le protéger suffisamment.

M. BORDEN: Sans avoir fait d'étude approfondie du point que soulève mon honorable ami, il me semble que ce qu'il suppose là ne pourrait arriver que si l'on avait

conféré à l'égard des eaux des droits n'appartenant pas aux terrains cédés par la couronne. De tels droits ont-ils été conférés dans la zone visée par le projet de loi?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. OLIVER: Mais ce n'est pas là le point que je soulève. Dans la zone du chemin de fer, les titres de propriété ont été acquis sous le régime de la loi de la Colombie-Anglaise, quand on pensait que le droit aux eaux appartenait à la province et non au Gouvernement fédéral. Comme on a décrété par la suite que les eaux de la zone du chemin de fer appartiennent au Dominion et non à la province, il s'ensuit que les droits qui y ont été acquis sont restés sans effet.

Tout dépend donc de la manière dont la commission des eaux de la Colombie-Anglaise envisagera la question. Ce n'est pas comme si le Gouvernement fédéral avait concédé des eaux comme appartenant à certains terrains. Si cela avait été fait, nous saurions quelle voie suivre. Mais le gouvernement de la Colombie-Anglaise a bien songé à agir de la sorte, mais ce fut pour constater que cela n'était pas de son domaine. Or, le présent projet de loi tendant à l'autoriser à intervenir en la matière, je considère que l'on aboutira fatalement au chaos. Mieux vaudrait commencer par énoncer un principe dans la nouvelle loi.

Je dois dire que le droit aux eaux de la Colombie-Anglaise a été, surtout dans les premiers temps, accordé avec une extrême négligence. Les archives du gouvernement de la province font voir que le droit à certaines eaux a été conféré à dix personnes différentes; et c'est parce qu'il en est ainsi dans toute la province, et non pas seulement dans la zone du chemin de fer, que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a fait voter sa loi des cours d'eau et institué une commission chargée de déterminer les droits de chacun. Il y a lieu de présumer que dans la détermination de ces droits on se fondera sur les précédents et les principes du gouvernement de la Colombie-Anglaise plutôt que sur ceux du Gouvernement fédéral. A vrai dire, ce dernier a conféré, à l'égard de terrains dont la valeur dépend des eaux, des droits que le présent bill ne tend en aucune façon à sauvegarder comme il devrait le faire. Autant que je puis m'en rendre compte, il n'a pas été conféré, dans la zone du chemin de fer, de droits valables à l'égard des eaux, bien que le gouvernement de la Colombie-Anglaise en ait apparemment conféré à mainte et mainte reprise.

M. BORDEN: Ce que mon honorable ami veut dire, c'est, je suppose, que le gouvernement de la Colombie-Anglaise était censé avoir le droit d'accorder ces privilèges et que, plus tard, les tribunaux décidèrent qu'il n'avait pas ce droit. L'honorable député demande que des dispositions soient

prises à l'égard des droits qui ont été conférés. C'est une question qui devra être mise à l'étude.

Le gouvernement de la Colombie-Anglaise ayant conféré ces droits, on peut compter qu'il saura pour le moins les respecter tout autant que s'il eût été autorisé à les conférer.

Il se peut cependant qu'il y ait lieu de prendre de nouvelles mesures de précaution. A l'heure qu'il est, je n'ai pas d'idée de ce que devraient être ces mesures. Si mon honorable ami a quelque avis à suggérer, je me ferai un plaisir d'en tenir compte.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois savoir que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a conféré certains droits aux eaux dès avant l'établissement de la zone du chemin de fer. Cette zone fut établie à l'époque et comme faisant partie des conditions de la réunion de la Colombie-Anglaise à la Confédération; mais avant cela, la province avait déjà, m'a-t-on dit, conféré des droits que, jusque-là, elle était incontestablement autorisée à conférer; or, nous ne savons pas jusqu'à quel point le projet de loi est susceptible de porter atteinte à ces droits. Mon très honorable ami doit s'apercevoir que la question est fort complexe.

Le premier ministre trouvera sans doute que ce n'est pas sans raison que mon honorable collègue de Wellington-sud (M. Guthrie) conseille que l'on sauvegarde les droits qui, à l'heure actuelle, peuvent être l'objet de quelque contestation judiciaire. Il convient de même, au moment où l'on examine le projet de loi, de sauvegarder tout droit légal manifestement conféré par l'autorité compétente. Le projet de loi, j'en suis sûr, ne tend pas à porter préjudice à aucun des droits déjà acquis; mais il y a en ce moment des droits opposés.

Dans la zone du chemin de fer et plus particulièrement dans ses parties arides, l'eau vaut pour ainsi dire son pesant d'or; tout le monde la recherche et, à l'heure qu'il est, certaines eaux sont l'objet de revendications contraires que le projet de loi ne vise pas, j'en suis persuadé, mais auxquelles il pourrait cependant porter atteinte. Je ne dis pas que cela sera ou ne sera point; mais le titre de quelque particulier pourrait être rendu incertain, et son inquiétude devenir plus grande; voilà pourquoi il est peut-être sage d'insérer une disposition portant expressément que la loi ne saurait porter atteinte aux titres actuels de qui que ce soit.

M. BORDEN: Pour ce qui est des droits acquis antérieurement à la cession de la zone au Dominion, il va sans dire que la couronne les a reconnus en prenant possession du terrain; ils se trouvent donc sauvegardés sans qu'il soit besoin de disposition expresse. Toutefois, si l'on juge à propos de

dissiper tout doute, il ne devrait y avoir aucun inconvénient...

Sir WILFRID LAURIER: Les réclamants prétendent avoir, à l'égard des eaux, un droit évident et absolu, un droit antérieur à celui de toute autre personne. Aujourd'hui, si je suis bien renseigné, la loi de la Colombie-Anglaise n'autorise plus la cession de la propriété des eaux; elle permet seulement que l'on confère le droit de s'en servir, droit qui, lorsqu'il y a contestation, doit être déterminé par la commission. Telle est la loi. Ceux qui avaient été autorisés, avant l'établissement de la zone du chemin de fer, à se servir des eaux, prétendent que leurs droits, quels qu'ils soient, doivent être sauvegardés et que nulle loi subséquente ne saurait y porter atteinte.

J'ai reçu nombre de lettres à ce sujet. L'objet du présent projet de loi n'est pas, j'en suis sûr, de priver qui que ce soit de l'exercice de tout privilège qui lui a été conféré par la couronne à l'époque où celle-ci avait incontestablement le droit de lui conférer.

M. OLIVER: Le premier ministre m'ayant invité à lui donner des conseils, je dirai que l'ancien Gouvernement, se trouvant en face de l'état de choses auquel se heurte aujourd'hui son successeur, avait entrepris de résoudre la question en faisant faire une investigation minutieuse sur les droits à l'égard des eaux de la zone du chemin de fer, en attendant que fût établie une loi susceptible de lui permettre d'intervenir dans le but de déterminer tous les droits revendiqués.

Cela fait, rien n'empêchait de remettre la direction des affaires à la province de la Colombie-Anglaise, si on croyait devoir le faire. Je ne puis donner d'autre conseil au Gouvernement que celui d'adopter cette manière d'agir. J'é mets cette idée en toute sincérité et sans vouloir m'attribuer aucun mérite. On a fait beaucoup de recherches à cette fin, vu surtout que le Gouvernement n'entend pas céder la propriété des eaux et que, aux termes du bill, il se propose de demeurer en mesure de reprendre les droits qu'il pourrait avoir accordés.

Je ferai observer de nouveau que l'importance de la question donne raison au Gouvernement—dans la solution des difficultés auxquelles tout gouvernement doit faire face, celui de la Colombie-Anglaise aussi bien que le Gouvernement fédéral—de continuer les recherches et de régler toutes les réclamations pendantes avant de lancer la proclamation dont parle l'article 8 du bill; c'est-à-dire que, avant que l'administration du régime des eaux soit confiée à la Colombie-Anglaise, ce Gouvernement doit surmonter les obstacles, en présence desquels se trouve nécessairement

M. BORDEN.

tout gouvernement qui doit sauvegarder les droits du public.

M. GUTHRIE: Quant à ce que l'honorable chef de l'opposition a dit des droits acquis avant la réunion de la Colombie-Anglaise à la Confédération, dans la cause dont j'ai parlé et qui est maintenant pendante devant la cour d'échiquier, l'un des pétitionnaires, du nom de Marshall, dont la concession est antérieure à la réunion de la Colombie-Anglaise à la Confédération—étant la concession par l'ancienne colonie de la couronne d'un terrain qu'arrose la rivière Coquitlam—réclame les droits ordinaires d'un propriétaire riverain relativement aux eaux qui traversent sa propriété, vu surtout qu'il a acquis ce terrain avant l'établissement d'une zone des chemins de fer ou la cession faite par la Colombie-Anglaise au Canada.

Le présent article peut influencer sur les droits de ce plaideur; il peut permettre à la Colombie-Anglaise d'administrer les eaux qu'il a acquises avant que cette province eût pris place dans la Confédération. Je ne connais pas de problème plus compliqué ou plus épineux que celui du règlement des réclamations des propriétaires de terrains ou de cours d'eau dans la zone des chemins de fer ou hors de cette zone. C'est pourquoi le ministre ferait bien d'étudier un article général qui garantirait tous les droits existants.

Je crois que le ministre de l'Intérieur commet une légère erreur en disant que l'ancien Gouvernement n'a pas accordé de concessions. Je croyais pourtant que ce dernier avait concédé à la compagnie de force motrice de Vancouver les eaux du lac Coquitlam et que la validité de cette concession était soumise à la cour d'échiquier. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a accordé des concessions ou le droit de faire usage des eaux avant et depuis la Confédération. Le Parlement fédéral a aussi conféré ce droit et l'affaire est si compliquée que je suis d'avis que nous devrions ajouter au bill un article général sauvegardant ces droits.

M. ROGERS: Il est parfaitement vrai que les questions des droits d'usage des eaux de la Colombie-Anglaise présente plusieurs complications et c'est pour cela que le présent bill a été déposé. Il existe depuis plusieurs années un conflit entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les autorités fédérales quant à l'administration des droits d'usage des eaux, comme mon vis-à-vis le sait fort bien, car, ainsi que le chef de l'opposition l'a dit, il y a des procès relatifs aux droits conférés par la province avant 1880 sur des terres lui appartenant et échappant au contrôle du Gouvernement fédéral, ainsi que plusieurs autres procès du même genre concernant des droits accor-

dés par la province depuis 1880 quant à des terres dont elle s'était dessaisie avant cette année-là, on a des droits conférés par elle depuis 1880 quant à des terres dont le Gouvernement fédéral a remis les titres ou s'est autrement dépossédé, ou bien à des droits conférés par la province depuis 1880 quant à des terres qui appartiennent encore au Gouvernement fédéral, ou à des droits relatifs à l'usage de cours d'eau dont l'alimentation est illimitée, et ainsi de suite.

C'est afin de faire cesser ce conflit d'intérêts que ce bill est déposé. Ainsi qu'on l'a dit, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a une excellente loi, une loi très acceptable concernant l'administration du régime des eaux de cette province, et nous désirons l'appliquer à la zone des chemins de fer et éviter par là tout conflit d'intérêts qui pourrait survenir, vu que la source des eaux se trouve hors de la zone des chemins de fer dans laquelle ces eaux pénètrent pour en ressortir. Voilà la cause des difficultés contre lesquelles nous avons à lutter.

Je conçois parfaitement que l'idée émise au sujet de la loi a du bon et, par conséquent, il y a peut-être lieu d'ajouter un article général. En conséquence, avant m.r. credi, je ferai rédiger un article qui obviara aux incon vénients déjà signalés et qui sauvegardera les intérêts dont le représentant d'Edmonton a fait mention.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Cet article est-il adopté?

Sir WILFRID LAURIER: Oui, à cette condition-là.

Sur l'article 6 (application des lois futures de la Colombie-Anglaise).

Sir WILFRID LAURIER: Cet article est très suggestif et je le signale à l'attention de la droite. Permettez-moi de le lire de nouveau:

6. Le Gouverneur en conseil peut ordonner que toute loi, ou passage d'une loi, qu'adoptera à l'avenir la législature de la province de la Colombie-Anglaise relativement aux eaux appartenant à la couronne représentée par la province de la Colombie-Anglaise s'appliquera aux eaux que la couronne possède et se réserve aux termes de la présente loi, comme si ladite loi avait été rendue par le Parlement fédéral.

Cette disposition est radicale et règle le conflit qui a éclaté en Colombie-Anglaise par suite de la confiscation des droits de ceux qui ont obtenu leurs titres avant l'établissement de la zone des chemins de fer. Ainsi que des députés l'ont déjà dit, les lois concernant le régime des eaux ont été rédigées avec incurie, mais qu'elles aient été rédigées avec incurie ou autrement, elles expriment la volonté de la couronne et doivent être observées. Tous les conflits des dernières années seront produits simplement parce que la législature a en-

trepris, à bon droit, selon moi, mais probablement en allant trop loin, de réglementer l'usage des eaux, sans tenir compte des réclamations de ceux qui avaient obtenu leurs titres du temps où la Colombie-Anglaise était une colonie de la couronne.

Tous les procès ont cette origine: la législature de la Colombie-Anglaise a adopté une loi concernant les eaux et a prétendu disposer de celles-ci sans s'occuper des droits de n'importe qui, mais uniquement en vue de l'utilité générale. Mais ceux qui avaient obtenu jadis des concessions qui leur donnaient un titre indiscutable ont naturellement prétendu que le titre que la couronne leur avaient remis était valide et ils ont dit à la province: La Colombie-Anglaise n'a pas le droit de rendre des lois sur ce sujet et le droit qu'elle prétend exercer ne lui appartient pas, mais il appartient au Canada depuis 1870, celui-ci a seul le droit d'adopter des lois concernant le régime des eaux. Et le conseil privé leur a donné gain de cause.

Si nous entreprenons, au moyen de cet article, de ratifier tout ce qu'a fait la législature de la Colombie-Anglaise, nous foulons aux pieds, pour ainsi dire, les droits conférés aux propriétaires de ces terres du temps de l'ancienne colonie.

M. BORDEN: Mon honorable ami parle-t-il de l'article 6?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. BORDEN: Dans ce cas, il l'interprète mal. L'article 5 prescrit que la loi concernant le régime des eaux s'appliquera. L'article 6 décrète simplement que le Gouverneur en conseil peut ordonner que toute modification qui aura été examinée et jugée satisfaisante soit mise en vigueur.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais si j'ai bien saisi le sens de l'article.

M. BORDEN: Me serait-il permis d'expliquer à mon très honorable ami quel est, à mon avis, l'objet du présent article? Le Gouvernement a examiné la loi de 1909, adoptée par la Colombie-Anglaise, et il a jugé que les dispositions qu'elle renferme sont satisfaisantes et permettent d'administrer sans inconvénient le régime des eaux. Il ne veut pas accepter sans examen les modifications qui pourra subir la loi en question. Par conséquent, il se réserve le droit d'examiner les lois futures et, s'il les juge satisfaisantes, comme la loi de 1909 paraît l'être, il pourra ordonner par décret au conseil que ces lois postérieures s'appliquent aussi. Voilà tout.

Sir WILFRID LAURIER: Mais c'est imprimer aux lois de la Colombie-Anglaise le sceau de l'approbation du Parlement et du ministère. S'il plaît à la Colombie-Anglaise de rendre des lois qui portent préjudice aux intérêts des possesseurs de titres qui remontent au temps où cette province était une colonie, ces lois n'ont pas d'effet à

moins que le Parlement, ne les ratifie, et c'est ce que nous voulons empêcher. Cette question est compliquée et démontre la nécessité où se trouve le Parlement d'ajouter au bill un article ayant une grande portée qui établisse qu'il ne s'agit pas de fouler aux pieds les droits légalement conférés par la loi.

M. BORDEN: A mon sens, cet article nous lie les mains, du moins, il aura ce résultat. Dans l'article 5, nous avons déclaré que ces terres peuvent être administrées aux termes de la loi 1909 concernant le régime des eaux. Or, cette loi peut être modifiée en tout temps. Il s'agit donc de savoir comment les terres seront administrées. Le seront-elles aux termes de la loi actuelle, ou des modifications de cette loi?

Nous ne proposons pas que les amendements adoptés de temps à autre aient force de loi et soient mis en vigueur avant que le Gouvernement n'ait eu le temps de les examiner et de s'assurer qu'ils sont satisfaisants et justes. De sorte que l'article 6 est simplement une continuation des propositions contenues dans l'article 5.

M. OLIVER: La différence est que dans ce cas-ci le Parlement valide une loi de la Colombie-Anglaise. Dans les cas que l'on a en vue le Gouvernement pourra faire la même chose sans que le Parlement le sache.

M. BORDEN: J'admets que cette difficulté se présente au premier abord, et si le ministre de l'Intérieur n'y voit pas d'objection—je n'en vois pas pour ma part—on pourrait suivre la même méthode que le Parlement a adoptée concernant les lois du territoire du Yukon—c'est-à-dire ordonner que chaque décret du conseil ne viendra en vigueur qu'à la session prochaine du Parlement, et après avoir été ratifié par une résolution de la Chambre; de cette façon le Parlement lui conserverait son autorité.

M. OLIVER: Oui, cela conserverait au Parlement la haute main.

M. BORDEN: Mon honorable ami (M. Oliver) se rappellera—je crois que c'est à sa propre demande—qu'on a agi de cette manière au sujet de certaines lois concernant le Yukon.

M. OLIVER: Est-ce que le premier ministre propose de faire la même chose.

M. BORDEN: Je sou mets la question au ministre de l'Intérieur, s'il n'y voit pas d'objection la chose peut se faire de cette manière.

Sir WILFRID LAURIER.

Sur l'article 7 (pouvoir d'appels de l'article 5).

M. OLIVER: Cet article me semble extraordinaire, et je crois que le ministre devrait l'expliquer.

M. ROGERS: Cet article a simplement pour but de nous permettre de nous protéger nous-mêmes contre toute erreur de la part de la Colombie-Anglaise, si son administration de la loi n'était pas satisfaisante.

L'article offre un remède entier et complet et mettra fin à l'administration des cours d'eau par la province, si nous constatons qu'elle n'est pas faite conformément à la loi de 1909.

M. OLIVER: Il n'y a aucun doute que cet article protège amplement la dignité et l'autorité du Parlement, mais il ne paraît pas protéger suffisamment les droits individuels que le Parlement a le devoir de protéger qui sont certainement exposés à être attaqués avant que l'article puisse être appliqué. S'il y a une probabilité d'empiètement sur des droits individuels qui rende cet article nécessaire, alors, je crois que cette loi est mal conçue, et il serait bon d'y insérer un article protégeant suffisamment les droits individuels au cas où l'administration par la Colombie-Anglaise serait imprévoyante et malavisée.

M. BORDEN: Je ne sais pas si mon honorable ami comprend la loi comme je la comprends. Il n'existe pas actuellement de ces droits d'usage dans la Colombie-Anglaise. N'ayant pu trouver aucun autre moyen convenable, on a pensé à faire administrer les droits existants concernant les eaux dans les limites de cette zone dans la Colombie-Anglaise en vertu de la loi de cette province.

On croit que la proposition sera à l'avantage du Canada et de la province, tout comme elle protégera les intérêts de ceux qui désirent obtenir des concessions d'eau ou qui les ayant obtenus en ont joui dans le passé.

Mais il est possible que la proposition ne donne pas les résultats satisfaisants qu'on espère; conséquemment, on croit qu'il est désirable de mettre cette clause dans le bill afin que, si le Gouvernement découvrait que l'administration n'est pas faite dans l'intérêt du public, il pourrait mettre fin à cette convention. Supposons qu'en vertu de ce statut on adopte un décret du conseil transférant cette administration au gouvernement de la Colombie-Anglaise, il serait loisible de rapporter ce décret du conseil si l'administration ne donnait pas satisfaction. L'article 7 a pour but de réserver ce

droit au Gouverneur en conseil pour le cas où l'entente avec la Colombie-Anglaise ne donnerait pas les résultats satisfaisants qu'on en espère.

Sir WILFRID LAURIER: La loi de la Colombie-Anglaise est très bien conçue, et fait honneur à cette province. Elle serait parfaite dans un pays absolument nouveau. Les honorables députés de la Colombie-Anglaise la connaissent probablement mieux que je la connais moi-même, mais on me dit que l'application de cette loi dans la zone du chemin de fer, et spécialement dans la zone aride, a donné droit à des conflits constants entre la commission et ceux qui prétendent avoir obtenu des droits à l'usage de ces eaux. Si je suis bien renseigné il y a des personnes qui prétendent avoir des droits antérieurs sur lesquels la commission aurait empiété. Si cette loi était appliquée dans une proposition où aucun droit n'aurait été accordé dans le passé, alors il n'y aurait aucune difficulté et la loi fonctionnerait admirablement. Mais dans cette partie du pays la couronne a autrefois accordé certains droits, et ceux qui les possèdent ont toujours été en conflit avec la commission parce qu'ils prétendent que celle-ci veut les priver de ce qui leur appartient. Telle n'est pas l'intention du Parlement qui veut respecter les droits acquis.

M. GOODEVE: Je crois que ce bill répond généralement aux différentes objections dont parle l'honorable chef de l'opposition, et le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il voulait insérer une clause comme celle que demande l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) afin de protéger les droits de tout le monde. La cause des difficultés et désaccords constants dont parle l'honorable chef de l'opposition est due au fait qu'aujourd'hui il y a double juridiction, à savoir la juridiction du Gouvernement fédéral et celle de la province de la Colombie-Anglaise. Le but de ce bill est de n'avoir qu'une seule juridiction qui sera confiée à la province, et en faisant cela le Gouvernement a pris bien soin de ne pas se dessaisir de ses droits ou de ceux du Parlement, et conséquemment il dit dans l'article 7 que s'il arrivait, ainsi que le fait remarquer le chef du Gouvernement, que cette loi que nous croyons aujourd'hui bien juste, ne donnât pas satisfaction et empiétât sur les droits de quelqu'un, alors par une proclamation—c'est-à-dire un acte officiel dont tout le monde devra prendre connaissance—l'entente pourra être annulée. Mais tant que cette proclamation n'est pas publiée on ne pourra mettre en doute la question de juridiction. Ce bill dit qu'elle sera confiée à la Colombie-Anglaise exclusivement, conformément à la loi provinciale de 1909 sur le régime des cours d'eaux, qui jusqu'à présent a donné satisfaction. Nous

reconnaissons que la province est dans des conditions particulières et que l'eau y est d'une grande valeur; c'est pourquoi nous avons créé cette commission des eaux dont a parlé l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), une commission composée d'hommes compétents, d'ingénieurs, je pourrais dire, choisis expressément pour juger de la valeur des droits divers à l'usage de certaines eaux. Or, peut-on concevoir un meilleur mode pour que justice égale soit faite à tout le monde? Le fait même que le gouvernement provincial est profondément intéressé à obtenir la meilleure valeur de la terre est une garantie que cette loi sera appliquée avec sagesse et justice. Voici une commission qui ne fait rien autre chose que surveiller l'application de cette loi que le chef de l'opposition lui-même dit être une bonne loi. Conséquemment, je crois que ce bill aura l'effet de régler tous ces désaccords.

Je crois que l'honorable député d'Edmonton a proposé d'en remettre l'étude à plus tard, mais c'est justement là où gît la difficulté. Tant que subsistera cette double juridiction des autorités fédérales et provinciales, il y aura des désaccords. Il n'y pourra pas y en avoir dans l'avenir, parce qu'il n'y aura qu'une loi et qu'un seul règlement. Les droits existants ne seront pas touchés, parce que le ministre de l'Intérieur a convenu à la demande de l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) de veiller à ce que ces droits soient protégés. Cela me paraît être un bon moyen de régler les disputes, et je ne crois pas que l'on puisse s'opposer à l'article 7, que l'on insère justement pour la raison apportée par mon honorable ami le chef du Gouvernement (M. Borden) et je crois que c'est une bonne raison. Dans l'intervalle, naturellement, toutes les concessions qui ont été faites seront respectées. L'administration des eaux se fera en vertu de cette loi jusqu'à cette époque-là. Si l'on fait des changements, tout le monde en sera averti par la proclamation exigée par l'article 7.

M. OLIVER: Je suis toujours d'avis que les anciennes réclamations devraient être réglées par le Gouvernement qui avait juridiction. Lorsque ces réclamations auront été réglées par le Gouvernement sous sa responsabilité, alors, si on le juge à propos, que l'on remette au gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise l'administration des eaux avec tous les droits y attachés. Si, après avoir entendu les raisons données par mon honorable (M. Goodeve), on ne doute plus de la bonne volonté avec laquelle le gouvernement de la Colombie-Anglaise appliquera la loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer, en ce qui concerne les droits que l'on créera à l'avenir, alors cet article est inutile.

Mais quant aux droits actuels, et qui sont sous la juridiction du Gouvernement fédéral, celui-ci doit assumer la responsabilité, les peines, les difficultés et tout ce qui pourra survenir dans le règlement de ces droits avant de remettre son autorité à la Colombie-Anglaise. Ce n'est pas une question dans laquelle le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le Gouvernement fédéral sont seuls intéressés. C'est une question entre le propriétaire de droits à l'usage de l'eau, et le Gouvernement, que ce soit le gouvernement provincial ou le Gouvernement fédéral. C'est une question dont le Gouvernement fédéral est responsable et qu'il est de son devoir de régler et non pas s'en décharger sur le gouvernement de la Colombie-Anglaise, lorsque malgré toute sa bonne volonté, il a des vues différentes, ou est exposé à juger la question à un point de vue différent de celui du Gouvernement fédéral qui est propriétaire de la terre et de l'eau.

Le gouvernement de la Colombie-Anglaise sera chargé de la question des eaux, sans détenir la propriété des terres. Il en résulte nécessairement un point de vue différent qui pourra aboutir à des décisions qui ne seront pas aussi justes pour les concessionnaires de droits existants que si ces décisions avaient été rendues sous la responsabilité de notre gouvernement. . .

M. BURRELL: Je pourrais faire observer à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) qu'une grande partie des terres visées par le présent bill et que traversent les cours d'eau en question relèvent déjà de l'autorité de la province qui les a reçues de la couronne au titre du Dominion. Ce sont surtout les parties entièrement dépourvues d'eaux qui sont restées la propriété du Dominion. Il serait impossible pour quelqu'un qui n'est pas de la profession de juger en connaissance de cause de la valeur au point de vue strict, légal, technique, d'un bill qui est le résultat de nos plus sérieuses réflexions, qu'il a fallu des années pour élaborer, et ce serait de la témérité de critiquer ce que le département de la Justice du Dominion et celui du gouvernement de la Colombie-Anglaise ont incorporé dans cette législation. Je ne m'y hasarderai pas, mais je tiens à dire que, depuis un grand nombre d'années, comme le sait l'honorable député d'Edmonton, cette question a été une cause de beaucoup d'aigreur dans la Colombie-Anglaise, et que, lorsqu'il y a deux ans, l'honorable député eut ce bill à l'étude, il fut l'objet de beaucoup de critiques et de retards, non pas par besoin d'épiloguer de notre part, mais parce que nous voulions arriver à de justes conclusions sur ce sujet. Je suis bien

M. OLIVER.

prêt à reconnaître la parfaite bonne foi de l'honorable député et son désir de régler la question convenablement et équitablement; mais je sais que, lors de la grande convention d'irrigation tenue à Kamloops, le sentiment unanime de tous ceux intéressés à la zone aride de la Colombie-Anglaise, c'est qu'il devrait exister uniformité à tout prix. La décision de la cour d'échiquier produisit une certaine inquiétude dans les esprits, car on ne savait jusqu'à quel point les concessions d'eau seraient garanties. Lorsque l'honorable député (M. Oliver) déposa son projet de loi, son désir était,—du moins c'est ce que je conjecturai,—de confirmer toutes concessions existantes accordées par la Colombie-Anglaise, et assurément le gouvernement de cette province ne voudrait pas se donner le démenti en portant atteinte à la validité des titres émis par cette province, même si, en conformité de la décision de la cour d'échiquier, elle a agi ainsi sans l'autorité nécessaire.

Le présent bill a pour objet de dissiper toute cette incertitude, de continuer la pratique ancienne sans ingérence aucune de la part de notre Gouvernement en vue de trouver une solution à toutes les difficultés qui ont surgi et de mettre fin à toute contestation. Il est possible que les difficultés soient plus nombreuses qu'on ne pense; mais je suis d'avis que le bill a beaucoup de bon, et je ne prévois pas autant de difficultés que l'honorable député en prévoit. Si j'y vois clair la Colombie-Anglaise est autorisée à considérer les registres comme valables, et assurément, le régime dont on propose le maintien est, pour la population qui a des intérêts vitaux dans la zone aride, bien préférable à aucun qui ait existé à mon souvenir dans la Colombie-Anglaise depuis douze ans. Une fois qu'il aura été ajouté une disposition dans le sens signalé par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), je ne vois rien dans la critique générale qui a été faite qui s'oppose à l'adoption du présent bill.

M. OLIVER: L'honorable ministre a discuté les fins générales du projet de loi, mais il n'a rien dit pour justifier l'insertion de l'article 7.

M. BURRELL: Si je comprends bien, l'article 7 est en vue de préserver les droits suprêmes de notre Parlement. . .

M. ROGERS: A mon avis, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) prévoit une difficulté qui ne paraît pas très formidable. Si je comprends bien, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a une loi convenable et une commission très capable d'appliquer cette loi et qui est au courant de toute la question; quant à nous,

nous sommes prêts à nous confier à cette commission, croyant qu'elle sait au mieux ce qui relève de l'administration des concessions d'eaux dans la zone de la voie ferrée, aussi bien que de celles qui sont dans les limites de sa propre province. Mon très honorable ami le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a, suivant moi, très exactement interprété les conditions. Il reconnaît que la loi régissant les concessions d'eau dans la Colombie-Anglaise est excellente, et il signale les difficultés qui se sont produites en raison de ce que, dans beaucoup de cas, les concessions de cette nature antérieurement faites ont été au profit de plusieurs successivement. Maintenant, nous pensons que la commission relevant du gouvernement de la Colombie-Anglaise fournit le meilleur moyen d'obtenir le règlement de ces difficultés; et afin que notre Parlement puisse réserver ses droits dans chaque cas, nous inscrivons l'article 7 pour le cas où la commission ne ferait pas observer la lettre ou l'esprit de la loi. Si la commission ne se conformait pas aux dispositions de la loi de la Colombie-Anglaise de 1909, nous aurions le droit par proclamation d'annuler l'arrangement que nous nous proposons de conclure aujourd'hui.

Nous le faisons en vue de sauvegarder les droits de particuliers qui, suivant la prétention du très honorable membre, pourraient être gênés par cette commission. Cette disposition a pour objet de protéger ces personnes dans la mesure où elles ont quelque réclamation à exercer contre le Parlement ou contre le Gouvernement.

C'est pourquoi l'article 7 est inséré. Le présent bill ayant pour fin de mettre un terme aux difficultés que j'ai dites, nous serons heureux de recevoir de la part de ces honorables députés de la gauche qui s'y intéressent spécialement toute proposition d'amendement qui sera raisonnable et juste, afin que nous puissions sauvegarder complètement les droits des particuliers. Tel est le désir du Gouvernement. Je serais bien aise de me consulter avec l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) dans le but d'assurer la protection de tous droits individuels.

M. OLIVER: Je désire tirer la question parfaitement au clair; le ministre nous donne à entendre que l'article 7 est dans le bill pour qu'on puisse l'invoquer au besoin pour la sauvegarde des droits acquis par des particuliers du Gouvernement fédéral.

M. ROGERS: Absolument.

Sur l'article 8.

M. OLIVER: Qu'arrivera-t-il si les frais d'administration excèdent les recettes?

M. ROGERS: Il est entendu que ce sera à la charge de la Colombie-Anglaise.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE WINNIPEG ET DE SAINT-BONIFACE.

Le bill (n° 138), déposé par M. Hazen, tendant à constituer en corporation la commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface est lu une 2e fois, et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

Sur l'article 1er.

M. HAZEN: Ce projet de loi tend à créer la commission du port de la ville de Winnipeg et de la ville de Saint-Boniface. Il renferme les dispositions contenues d'ordinaire dans les bills de cette sorte. Il définit les pouvoirs d'emprunt et autres choses de cette nature, indique quel sera le personnel de la commission, etc.

M. OLIVER: Je présume que le Parlement accorde aux commissaires des pouvoirs un peu extraordinaires, et bien qu'il n'y ait pas d'inconvénient à l'établissement d'une commission du port sur la rivière Rouge entre Winnipeg et Saint-Boniface, il y aurait lieu de s'assurer que, dans le cas de ce port, où nécessairement les opérations seront de très peu d'importance, il ne soit pas accordé de pouvoirs extraordinaires, comme s'il s'agissait d'un port important.

M. ROGERS: Si l'honorable député (M. Oliver) prend connaissance du projet de loi, il constatera qu'il ne renferme aucune disposition extraordinaire. La commission du port de Winnipeg a jugé nécessaire en raison du trafic rapidement grandissant sur la rivière, depuis l'achèvement des écluses de Saint-André, de présenter ce projet de loi en vue de la protection des droits des particuliers sur les deux rives, et en vue de pourvoir aux besoins grandissants du trafic à la satisfaction des habitants de Winnipeg et de Saint-Boniface. Le bill a pour fin de créer un corps chargé de voir à la navigation de la rivière.

M. McKENZIE: Winnipeg est-il un port libre maintenant et la loi va-t-elle imposer des droits de ports?

M. HAZEN: La commission du port devra prélever des droits en vue de solder l'intérêt sur les sommes qu'elle devra emprunter pour construction de quais et aménagement du port; elle sera autorisée à imposer les droits nécessaires.

M. McKENZIE: La tendance aujourd'hui est de supprimer ces commissions et d'établir des ports libres, et j'avertis le ministre que ce n'est aucunement une idée populaire que d'imposer des droits ou des taxes sur les marchandises entrant dans un port. Nous avons une commission dans le port d'où je viens, et elle n'est aucunement populaire.

M. HAZEN: Cette loi est demandée par la population de l'endroit qui est d'avis que le mouvement de la navigation grandement activé de Winnipeg et de Saint-Boniface soit soumis à une surveillance et à une réglementation. Cela permettra aux villes sur chaque rive d'agir de concert.

M. GERMAN: Combien de bateaux ont fait escale à Winnipeg et y ont reçu leur congé dans le cours de la dernière saison de navigation?

M. HAZEN: Le nombre en est très petit, je pense, mais on croit que le mouvement des échanges y va prendre un grand accroissement. Le Dominion a dépensé beaucoup d'argent sur cette rivière, à creuser le chenal, construire des écluses, etc., et la navigation s'y fera plus facilement qu'autrefois. On compte que dorénavant le mouvement de la navigation dans ce port sera très appréciable.

M. OLIVER: J'avais cru que là où on créait une commission du port, investie de pouvoirs extraordinaires, on comptait que le mouvement de la navigation serait assez actif pour solder en tout ou en partie les frais d'aménagement du port.

Dans le cas de la rivière rouge à Winnipeg, à quelque degré que l'on puisse développer la navigation, on ne peut raisonnablement s'attendre que le trafic suffise à payer une somme de droits assez élevée pour permettre aux commissaires d'entreprendre des améliorations tant soit peu considérables soit sur la rivière soit aux embarcadères. Au reste, ces améliorations devront, je suppose, être exécutées soit par le Gouvernement fédéral soit par les municipalités ou encore par le Gouvernement et les municipalités. Cela étant, nous autorisons la création d'une commission du port qui sera indépendant de l'une et l'autre ville et qui aura toute l'autorité d'une commission ordinaire.

M. HAZEN: Mon honorable ami fait erreur en disant que ce corps sera indépendant de l'une et l'autre ville, puisque trois des commissaires seront nommés par le conseil de ville de Winnipeg et deux par le conseil de ville de Saint-Boniface, ce qui fait que les conseils de ces deux villes auront la haute main sur cette commission.

M. ROGERS: Le projet de loi est présenté sur demande des seules villes de Winnipeg et de Saint-Boniface.

M. McKENZIE: Je m'oppose absolument à cette sorte de loi sur la navigation. La navigation est une de ces matières qui sont du ressort exclusif du Gouvernement fédéral, et je ne voudrais d'aucune loi qui plaçât la navigation d'aucune partie de ce pays sous le contrôle d'un conseil de ville. Ceci est contraire aux principes qui, jusqu'à présent, nous ont guidés dans les mesures prises à l'égard de la navigation de

M. McKENZIE.

nos rivières. Je m'opposerais certainement à ce que la navigation fût soumise à un corps sur lequel nous n'exercerions aucun contrôle, et je suis sûr que les navigateurs du pays diraient comme moi.

M. BRADBURY: Je crois comprendre que ce projet de loi a pour but d'autoriser quelqu'un à construire des quais à Winnipeg. L'année dernière, un grand nombre de bateaux sont remontés la rivière, et le commerce prend de l'extension. A l'heure présente, il n'y a pas de quais et personne pour en construire. Cette commission vendra des obligations, construira des quais et fera payer des droits aux bateaux.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami pense-t-il à construire les quais avec le produit des péages?

M. BRADBURY: Je ne crois pas que cela suffise, mais cela y aidera.

M. GERMAN: Les droits suffiront-ils à payer l'intérêt des sommes que la commission va probablement emprunter?

M. BRADBURY: Je le crois.

M. McKENZIE: J'ai beaucoup d'expérience dans ces questions et je puis dire à mon honorable ami que nous avons un port où, chaque année, il entre près de 2,000,000 de tonnes de marchandises.

Nous faisons payer aux expéditeurs des droits de tonnage, ils s'en plaignent amèrement et ils demandent à les faire abolir. Tout l'argent que nous en tirons ne suffirait pas toutefois à construire le nombre de quais dont nous avons besoin, et je suggérerais à mon honorable ami de faire comme nous, c'est-à-dire de s'adresser au ministère des Travaux publics, d'obtenir de lui qu'il construise ces quais et ensuite de rendre la navigation aussi libre que possible.

M. OLIVER: M'est avis qu'il n'y a pas d'exemple de l'établissement d'un port et d'un bureau de commissaire sur un point déterminé d'une rivière navigable. Aussi, je tiens à faire observer qu'il serait nécessaire de prescrire certaines limites à cette commission, de façon qu'elle ne puisse gêner en quoi que ce soit la navigation de la rivière en haut de Winnipeg. Il est possible que des commissaires représentant les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface se servent des pouvoirs étendus qui leur sont donnés ici pour faire en quelque sorte de Winnipeg la tête de la navigation, quand ce ne serait pas de l'intérêt général du public.

M. HAZEN: Il n'est pas donné le pouvoir d'endiguer la rivière non plus que de gêner la navigation.

M. BRADBURY: En effet, je ne vois rien dans la loi qui donne aux commissaires un semblable pouvoir. S'il en devait

être ainsi, je m'y opposerais énergiquement; car je n'ai aucune hésitation à dire que la tête de la navigation, en tant que le lac Winnipeg est concerné, se trouve à Selkirk, où nous avons un port naturel, un port où le Gouvernement a dépensé beaucoup d'argent et où nous espérons qu'il en dépensera encore davantage. C'est le seul port naturel de toute cette rivière, et je ne vois rien dans ce projet qui donne aux commissaires le droit de s'immiscer dans ce port ou encore de faire de Winnipeg la tête de la navigation.

M. HAZEN: Il n'y a absolument rien dans le projet de loi qui autorise les commissaires à gêner de quelque manière que ce soit la libre navigation de la rivière, soit en montant soit en descendant.

M. GERMAN: Ils peuvent établir des bornes servant à indiquer les limites du port. A l'heure qu'il est, il n'existe aucune marque indiquant qu'il y ait là un port. On n'y trouve que la rivière suivant à travers la contrée son cours naturel, avec de chaque côté les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface.

Si les commissaires du port peuvent établir des marques servant à indiquer les limites du port, il faudra que ce soit dans la rivière elle-même, là où passent les bateaux, et les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface n'ont pas, à cet égard, de droits supérieurs à ceux de Selkirk.

Il est, je crois indispensable d'indiquer dans la loi d'une manière précise où ces bornes devront être situées. L'intention des auteurs de ce projet est, je le présume, de donner simplement à cette commission le droit d'établir des quais le long de la rivière, lesquels quais constitueront le port, de manière que ces derniers ne puissent s'étendre jusque dans la partie navigable de la rivière. Autrement, il serait loisible à la commission d'intercepter absolument la partie navigable de la rivière.

M. HAZEN: Ceci s'appliquerait avec une égale force au port de Montréal ou au port de Québec qui, l'une et l'autre, comprennent dans leurs limites la partie du Saint-Laurent qui est navigable. Dans ces cas cependant, la navigation n'est jamais entravée, et, quoi que dise le présent projet de loi, la commission du port de Winnipeg ne pourrait entraver la navigation de la rivière Rouge. Intéressés au progrès du pays, en amont comme en aval de Winnipeg, et sachant que le progrès contribuera à la prospérité de leur ville comme au développement du commerce le long de la rivière, jamais ces commissaires ne songeront à faire quoi que ce soit qui nuise au commerce de la contrée.

Sur l'article 6 (composition de la commission).

M. OLIVER: Ne serait-il pas bon que le Gouvernement, qui est responsable de la navigation de la rivière, fût représenté dans cette commission?

M. HAZEN: Nous verrons à cela avant l'achèvement du projet de loi.

M. OLIVER: Avant que cet article soit adopté, je demanderai au ministre si, dans le cas d'une commission comme celle que nous créons, il est d'usage qu'elle puisse exercer tous les pouvoirs que cet article lui accorde sans égard à l'autorité de la municipalité.

M. HAZEN: Je le crois, oui. C'est le cas pour la commission du port de Montréal.

M. OLIVER: C'est là un point qui m'a paru susceptible d'être commenté au moment où nous avons commencé la discussion de ce bill, à savoir l'importance comparative restreinte du port au point de vue de la navigation eu égard à celle des rives en tant que les villes sont concernées, et il me semble y avoir un doute sur l'à-propos d'accorder à cette commission la maîtrise absolue de l'une et l'autre rives, sans tenir compte des droits des municipalités elles-mêmes. Ne vaudrait-il pas mieux dans les circonstances—car ce n'est pas un cas ordinaire, et le ministre admettra sans doute que les circonstances sont tout à fait spéciales—ne vaudrait-il pas mieux, dis-je, limiter dans une certaine mesure l'autorité de la commission par celle du conseil de chacune de ces villes. Je crois que ce serait juste et que cela tendrait davantage à satisfaire tout le monde.

M. ROGERS: Ce projet de loi a été préparé par les conseils de ces villes, et il faut penser qu'ils en sont satisfaits.

M. HAZEN: Je dois dire à mon honorable ami (M. Oliver) que les pouvoirs accordés par la présente loi sont absolument les mêmes que dans la loi relative au port d'Hamilton, loi qui avait été pareillement élaborée par le conseil et par la chambre de commerce de cette ville. Comme l'a fait observer le ministre de l'Intérieur (M. Rogers), le présent bill a été rédigé par les conseils de ville de Winnipeg et de Saint-Boniface. Ce sont les propres représentants de l'une et l'autre ville qui, venus ici tout exprès, nous ont demandé de faire voter cette loi. Les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface ont eu par conséquent le loisir de l'étudier et de l'approuver. Mieux que cela, c'est à leur demande que le projet de loi a été présenté.

M. OLIVER: Dans le cas d'Hamilton ou de tout autre port sur les lacs ou sur

l'océan, cette partie du rivage utilisée par les navires et par les navires seulement est bien déterminée, et il est de l'intérêt de toute la ville que cette partie soit ainsi utilisée. Dans le cas de la rivière Rouge, le front des deux villes de Saint-Boniface et de Winnipeg présente un grand développement et peu de vaisseaux en font usage. C'est donner à cette commission une autorité arbitraire sur ce qui est le bien propre de chacune de ces villes, une autorité hors de proportion avec le nombre de vaisseaux qui viennent là, et, bien que le projet de loi ait été approuvé par le conseil, il est fort possible que le dernier n'ait pas fait attention à ce point.

On a, je suppose, pris exemple sur un bill créant ailleurs une pareille commission et l'on a pensé qu'en agissant ainsi il n'y aurait rien de plus à faire. Ce n'en est pas moins le devoir du Parlement de s'assurer que les lois répondent aux circonstances de chaque cas particulier et, comme ici les circonstances sont exceptionnelles, je crois qu'il serait sage de nous demander s'il ne vaudrait pas mieux, vu l'énorme développement de la rive et le petit nombre de vaisseaux qui en font usage, limiter jusqu'à un certain point les pouvoirs de la commission par l'autorité des conseils intéressés.

On pourrait en toute sûreté abandonner aux municipalités de Winnipeg et de Saint-Boniface qui nomment les commissions des ports, le soin de veiller à leurs propres intérêts à cet égard. Il y a un commencement partout et sans doute ces conseils choisiront les endroits qui, à leur avis, se prêtent le mieux à l'installation de ces quais.

Je dois faire observer à l'honorable député (M. Oliver) qu'il semble se faire une bien triste idée du volume de commerce et du progrès réalisé dernièrement à la rivière Rouge, puisqu'il ne semble pas comprendre la nécessité d'établir sous une forme quelconque des quais et autres installations au bénéfice du commerce et de la navigation de cette rivière. Le commerce s'y développe fort rapidement, bien plus rapidement qu'il ne le pense. Il s'est construit nombre de bateaux l'an dernier et un grand nombre d'autres sont en construction, cette année, en vue des transports qui sont déjà fort importants et se développeront rapidement d'année en année; car depuis la construction des écluses, la rivière s'est bien améliorée. Elle est devenue tout à fait navigable et elle est utilisée par le commerce toujours croissant des villes en voie de progrès et des régions avoisinantes. Vu l'importance toujours grandissante du commerce qui se fait sur la rivière Rouge, il faut nécessairement créer une commission du port, afin de protéger ce trafic sous une forme quelconque.

Sir WILFRID LAURIER: Pour mon édification personnelle, pourrait-on me dire la
M. OLIVER.

nature du commerce qui se fait aujourd'hui sur la rivière Rouge? Il y a bien le trafic-passagers qui tend à s'accroître de plus en plus; mais ces bateaux transportent-ils aussi des marchandises?

M. ROGERS: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: De quel endroit?

M. ROGERS: Du lac Winnipeg.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce du bois de chauffage qu'on transporte?

M. ROGERS: Oh! non, on transporte maintenant du ciment. Le ciment se fabrique à Winnipeg et on apporte les matériaux en grandes quantités du lac Winnipeg.

M. McKENZIE: Par le passé, quelque municipalité de ville a-t-elle nommé des commissaires du port?

M. HAZEN: Oui, il y a eu nombre de commissions ainsi nommées. Quelques-uns des commissaires sont nommés par le conseil municipal et d'autres par le Gouvernement. Quelquefois, les commissaires sont nommés partie par le Gouvernement, partie par le conseil municipal, partie par la chambre de commerce. L'honorable député le sait sans doute, il existe au Canada des ports qui sont entièrement administrés par le conseil municipal.

Ainsi en est-il du port de Saint-Jean (N.-B.) qui est un des ports mentionnés dans la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. A l'époque de la Confédération, la direction de ce port fut confiée à la municipalité et le conseil municipal est le conservateur attiré du port. Seulement, il n'existe pas de règle générale touchant la nomination des commissaires du port. Quant aux autres ports, il figure diverses dispositions dans divers bills; il ne semble pas y avoir de règle fixe ou uniforme touchant les nominations. Si je ne me trompe, cette mesure est d'urgence ici, vu qu'il existe deux villes, une de chaque côté de la rivière, avec une certaine juridiction à l'égard du port, et à moins qu'on n'adopte quelque mesure législative autorisant les deux conseils municipaux à administrer de concert les affaires du port, il y aura divergence d'autorité et force embarrass.

Sur l'article 16 (les livres seront soumis à l'inspection par les municipalités).

M. HAZEN: A mon avis, il faudrait insérer dans la cinquième ligne le mot "de" avant la ville de Saint-Boniface. Autrement il semblerait qu'il n'existe qu'un seul bureau de vérification de comptes pour les deux villes.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 17.

M. McKENZIE: Avant d'exercer le pouvoir d'expropriation, les commissaires doivent soumettre leurs plans au département. Les commissaires sont autorisés à faire l'expropriation des terres, sans que d'autres qu'eux-mêmes aient à décider si l'expropriation doit avoir lieu, ou s'il y a urgence de la faire.

M. HAZEN: Il figure ici un article portant que les commissaires ne sauraient prendre de mesures en vue de l'expropriation des terrains, sans avoir obtenu, au préalable, l'autorisation de l'exécutif. Cette question a été discutée à fond par un comité de cette Chambre, lors du débat sur le bill relatif à la ville d'Hamilton demandant l'autorisation de faire l'expropriation; le comité proposa l'insertion de la disposition qui figure ici, portant que les commissaires ne sauraient rien faire en matière d'expropriation, sans avoir au préalable obtenu l'autorisation de l'exécutif.

Après avoir obtenu l'autorisation d'exproprier, les commissaires se mettent en frais de faire l'expropriation, subordonnement à toutes les dispositions de la loi des chemins de fer régissant l'expropriation.

Sur l'article 18.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre n'a-t-il pas jugé utile d'insérer ici la clause qui figure dans l'article précédent, c'est-à-dire que les commissaires doivent obtenir l'autorisation de l'exécutif avant d'emprunter? Les associations de ce genre sont tentées d'abuser des emprunts, et, à mon avis, il serait utile d'user de la même précaution ici que relativement à l'expropriation.

M. HAZEN: Le texte que j'ai sous les yeux est une fidèle reproduction de la loi relative à la ville d'Hamilton. Il ne figure aucune restriction de ce genre dans la loi en question. Dans le texte à l'étude, il ne figure aucune disposition comme celle insérée dans la loi concernant le port de Montréal, prescrivant de soumettre les plans au Gouvernement. La raison, c'est qu'ici le Gouvernement n'est pas autorisé à prêter de l'argent aux commissaires du port de Saint-Boniface et de Winnipeg. La théorie formulée par le chef de l'opposition a tout le mérite de la nouveauté, à mes yeux; il veut que nous décernions ici que ces commissaires doivent obtenir l'autorisation de l'exécutif avant de pouvoir effectuer un emprunt. Comme les commissaires sont réellement nommés par les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface, et administrent les biens de ces deux villes, il me semble que si nous tenons à insérer ici quelque restriction de ce genre, il serait préférable de décréter qu'ils ne sauraient faire pareils emprunts, sans avoir au préalable obtenu l'autorisation des conseils municipaux de Winnipeg et de Saint-Boniface. Je

serais bien aise d'entendre le ministre de l'Intérieur nous exprimer son avis à cet égard, vu qu'il est plus intéressé ici et plus au courant de la situation que je ne le suis.

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

Reprise de la séance

Sur l'article 18 (pouvoir d'emprunt).

M. McKENZIE: Le ministre affirme-t-il que la description du port figure au bill?

M. HAZEN: La description du port figure dans l'article 4.

M. McKENZIE: Quelle est l'étendue du port?

M. HAZEN: Il renferme toutes les eaux adjacentes à Saint-Boniface et à Winnipeg.

M. McKENZIE: Quelle est la profondeur des eaux navigables de ce port?

M. HAZEN: Je l'ignore.

Sur l'article 19 (pouvoir de faire des règlements).

M. GRAHAM: Le conseil municipal est-il la commission du port?

M. HAZEN: Le conseil municipal est la commission du port.

M. GRAHAM: La commission qu'il s'agit de nommer peut-elle s'assimiler à celles des ports de Montréal et de Québec?

M. HAZEN: Non, il s'agit d'une commission composée de trois représentants de Winnipeg et de deux représentants de Saint-Boniface. Le Gouvernement ne nomme personne.

M. GRAHAM: Ce texte veut sans doute dire que les commissaires ont le pouvoir de faire des règlements et de diriger la navigation; seulement tous ces règlements doivent cadrer avec les statuts relatifs à la navigation.

M. HAZEN: Sans doute, il faut que ces règlements soient conformes à ces statuts. Les pouvoirs donnés ici à la commission relativement à l'adoption de règlements cadrent parfaitement avec ceux accordés aux commissaires du port d'Hamilton. La question a été débattue à fond devant le comité des bills d'intérêt privé, et ces pouvoirs sont similaires à ceux figurant dans la loi en question.

M. CARVELL: Figure-t-il ici une disposition similaire à celle du bill d'Hamilton relativement à la nomination des commissaires?

M. HAZEN: Non, la loi du port d'Hamilton autorise le Gouvernement à nommer quelques-uns des commissaires.

M. CARVELL: Ne sont-ils pas tous nommés par le Gouvernement?

M. HAZEN: Non, le Gouvernement en nomme trois, et le conseil municipal en nomme deux.

M. CARVELL: Puis il est décrété que si le conseil municipal ne fait pas de nomination dans une période d'un mois, le Gouvernement y pourvoit.

M. HAZEN: Oui, cette disposition figure au bill d'Hamilton. Le Gouvernement nomme deux commissaires et le conseil municipal, trois. Ici le Gouvernement ne fait aucune nomination. Le conseil municipal de Winnipeg en nomme trois et celui de Saint-Boniface deux. Ce bill est présenté surtout dans le but de faciliter son adoption dans cette Chambre, car, en réalité c'est un projet d'intérêt privé. Les conseils municipaux de Winnipeg et de Saint-Boniface y souscrivent. Ces deux villes sont situées sur la rivière Rouge, la première sur la rive ouest, l'autre sur la rive est. L'objectif de ce bill est la réglementation du port. Il faut une coopération ou une initiative collective entre les deux villes; sans quoi, il se produirait fatalement un conflit d'autorité. Les deux populations souscrivent à cette mesure législative et demandent son adoption.

Sur l'article 20 (tarifs du port).

M. HAZEN: C'est exactement l'article qui est inséré dans tous ces bills.

M. GRAHAM: Probablement que les mêmes circonstances ne se reproduiront pas du tout ici, mais en ce qui concerne les tarifs du port de Montréal il y a eu de nombreux conflits qui ont éclaté ainsi: Des navires venant de l'ouest et quelques-uns aussi de l'est, louent certains terrains le long des berges du canal, et les utilisent pour charger et décharger leur fret. En vertu des baux, certaines conditions ont été établies pour les tarifs. Il y a eu une différence entre les tarifs imposés par les commissaires du port de Montréal et le droit payé par les armateurs de ces bateaux pour utiliser les berges du canal. Je pense que les commissaires du port ont insisté pour que les tarifs soient les mêmes, de sorte que les personnes qui louent des terrains le long des berges du canal n'ont aucun avantage sur les personnes qui se servent régulièrement du port. A Winnipeg et à Saint-Boniface il ne se produira probablement rien de ce genre, car il est à présumer que les bateaux utiliseront le même port commun.

M. HAZEN: Je ne pense pas que cela se produira à Winnipeg.

Sur l'article 21 (recouvrement des tarifs).

M. McKENZIE: Cet article est-il le même dans tous les bills?

M. HAZEN.

M. HAZEN: C'est la même disposition qui est contenue dans tous ces bills. Le bill de Hamilton contenait le même article.

Sur l'article 23.

M. McKENZIE: Le ministre ne pense-t-il pas que c'est un moyen très curieux d'imposer une pénalité?

M. HAZEN: C'est toujours ainsi qu'on a procédé dans ces lois.

M. McKENZIE: Il semble étrange qu'on ne fixe pas le genre de pénalité en disant s'il s'agit d'amende ou d'emprisonnement.

M. HAZEN: L'article 25 contient une disposition à cet effet.

M. SINCLAIR: L'article 25 me paraît très sévère. Ces marchandises sont saisies et le propriétaire peut demeurer à un millier de milles, pourtant l'article dit que les marchandises resteront aux risques du propriétaire. La condition ordinaire est que les marchandises seront mises en entrepôt et qu'on en prendra soin jusqu'à ce que les frais soient payés.

M. HAZEN: Je ne pense pas qu'il se soit produit de difficultés à ce sujet dans le passé.

Sur l'article 25.

M. SINCLAIR: Je vois que la saisie est prévue dans cet article, mais qu'arrivera-t-il si le propriétaire refuse de payer?

M. HAZEN: Je présume que, comme pour toutes ces questions, l'affaire ira devant la cour d'échiquier.

Sur l'article 29.

M. HAZEN: On m'a demandé d'étudier la proposition qu'aucune somme d'argent ne pourrait être empruntée par cette corporation sans le consentement du Gouverneur en conseil. Ce n'est pas l'usage d'insérer dans ces bills un article de ce genre et il ne serait peut-être pas bien d'établir une règle différente pour Winnipeg.

(Rapport est fait du bill.)

RAPPORTS DU COMITE DES CHEMINS DE FER.

M. BLAIN: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et celle de la Chambre, en l'absence du président, j'ai l'honneur de présenter le troisième rapport du comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

M. L'ORATEUR: Je présume que ces rapports sont présentés en dehors de la procédure régulière, avec le consentement de la Chambre et le désir d'activer les travaux en raison de l'époque avancée de la session. Autrement il ne serait guère admissible de violer si souvent les règlements.

M. BORDEN: Je crois que le rapport a été présenté un peu en dehors de la procédure, parce que nous espérons terminer la session prochainement et que ces bills n'auraient pas pu autrement paraître au "Feuilleton".

M. BLAIN: Je ne suis pas renseigné là-dessus personnellement. Le rapport m'a été remis pour le présenter et j'ai fait comme on me l'avait demandé.

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES JUGES.

Le bill (n° 156), présenté par M. Doherty, modifiant la loi des juges est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 3.

M. DOHERTY: J'ai à proposer un amendement qui a pour but d'annuler entièrement le chiffre 35 des Statuts de 1910. Cette loi fixe le traitement de vingt et un juges de la cour supérieure de Québec dont la résidence est établie à Montréal et à Québec et il est remplacé par le paragraphe 2 de l'article 3, de cette loi.

Le chapitre concerne aussi les juges du Manitoba et l'article qui s'y rapporte est remplacé par l'article 4 de cette loi, de sorte que tout le chapitre 35 des Statuts de 1910 est abrogé. Le chapitre 138 des Statuts refondus du Canada fixe à dix-sept le nombre des juges de la cour supérieure dont la résidence est établie à Montréal et à Québec, accordant à chacun d'eux \$7,000 par an et ce chapitre avait été remplacé par l'article 1er du chapitre 35, prévoyant vingt et un juges avec résidence à Québec et Montréal.

Il est proposé de remplacer ces deux dispositions par une autre identique en tant qu'elle établit 22 juges dont la résidence est fixée à Montréal et à Québec et comprend non seulement le juge désigné pour le district de Terrebonne, mais aussi le juge auquel les districts de Montmagny et de Beauce ont été confiés, en fixant leur traitement à \$7,000. Le but de cette disposition est de porter à \$7,000 le traitement du juge auquel ont été confiés les districts de Montmagny et de Beauce. La résidence de ce juge est fixée à Québec. Cela le place dans la même situation que le juge du district de Terrebonne dont la résidence est fixée à Montréal. De sorte que comme dans le district de Montréal, en plus des juges qui sont spécialement chargés du district de Montréal, il y a le juge du district de Terrebonne qui réside à Montréal avec un traitement de \$7,000, de même à Québec, en plus des juges du district de Québec, il y aura le juge du district de Montmagny dont la résidence est fixée à Québec avec un traitement de \$7,000 par an.

Je dois dire, pour justifier ce changement, que d'après la statistique officielle publiée dans la "Gazette Officielle" de Québec, il est évident que le juge chargé des deux districts de Beauce et de Montmagny a la même quantité de travail qu'un juge du district de Québec et il réside à Québec comme ses collègues, de sorte qu'il ne paraît pas y avoir de motif satisfaisant pour établir une différence entre les traitements.

J'ai sous les yeux quelques chiffres empruntés à la "Gazette Officielle" de Québec pendant les deux années dernières. Ceux de 1910 se trouvent à la page 431. Ils montrent que le juge chargé de ces deux districts et dont on propose d'augmenter le traitement a rendu durant l'année 159 jugements par défaut contre 178, soit un cinquième de ceux rendus à Québec, ou la part d'un des juges demeurant à Québec.

Il a rendu 94 jugements dans des causes contestées contre 112 par chacun des juges du district de Québec. Il est venu devant lui des causes contestées qui ont nécessairement comporté du travail et qui s'élèvent au nombre de 276, tandis qu'en divisant entre les cinq juges de Québec les causes contestées, cela ferait 93 et une fraction pour chacun des juges. Dans la cour de Circuit, le nombre des causes réglées par le juge de Beauce et de Montmagny, est de beaucoup supérieur à la part de chacun des juges du district de Québec. Par exemple, il y a eu 510 jugements par défaut contre 386 par chacun des juges du district de Québec; 104 jugements dans des causes contestées contre 69 pour chacun des juges du district de Québec. Les causes contestées ne sont pas aussi nombreuses, 251 contre 456. En résumant le tout, le nombre des jugements par défaut pour les deux cours a été de 669 contre 565 pour chacun des juges de Québec; les jugements contestés 198 contre 181 et les causes contestées 527 contre 549.

J'ai aussi sous les yeux les chiffres pour 1911, mais la différence n'est pas très grande.

Il faut faire remarquer que ce juge, demeurant à Québec a fait sa part du travail de la cour de revision. Je n'ai pas pu obtenir des statistiques sur ce point, mais je ne suppose pas que l'on puisse douter de sa déclaration à ce sujet et il dit qu'il a siégé pendant deux sessions en revision et de plus, qu'étant juge d'un district rural il a été obligé de présider la cour du banc du roi au criminel, de sorte qu'il est évident que ce juge fait le même travail qu'un des juges du district de Québec et que sa résidence, fixée par une loi provinciale, est à Québec. Il semble donc être dans une situation d'égalité à tous les points de vue avec chacun des autres juges, et je crois que c'est juste de fixer son traitement au même chiffre.

M. PROULX: Le ministre a-t-il une requête du procureur général d'Ontario demandant la nomination de ces deux juges de la cour supérieure.

M. DOHERTY: Oui j'en ai une des plus pressantes et des plus urgentes.

M. PROULX: Je dois dire au ministre que ces positions ont été créées il y a deux ans, mais n'ont jamais été remplies. L'ex-ministre de la Justice, sir Allen Aylesworth, n'a pas cru bon d'assurer ces traitements. Il a pensé qu'on n'avait pas besoin de ces nouveaux juges et depuis que ces nouvelles positions ont été créées, la juridiction de la cour de comté a été très étendue, de sorte qu'une bonne partie du travail accompli autrefois par les juges de la cour supérieure est fait maintenant par les juges de la cour de comté. Il y a aussi actuellement un bill, présenté par le chef de l'opposition M. Rowell à la législature, et visant l'abrogation de la loi adoptée il y a deux ans pour créer ces deux positions. Je crois que le ministre devrait attendre au moins que ce bill soit voté. Si le bill est adopté par la législature, il n'y aura aucun besoin de voter ces traitements.

M. DOHERTY: Nous ne faisons que pourvoir aux émoluments. Si loi est votée par la législature, il n'existera pas de positions vacantes; il n'y aura pas de nomination à faire et, par conséquent, personne pour recevoir ces émoluments. Même si le bill déposé par M. Rowell était adopté, nous ne serions pas exposés au danger de payer des émoluments, à moins que les positions ne soient maintenues par les provinces et nécessitent des nominations.

Quant à la nécessité de ces nouveaux juges, je sais qu'il y a déjà quelque temps que cette loi est votée et que, jusqu'à présent, il n'a pas été pourvu à leur rémunération et qu'aucune nomination n'a été faite. Nous avons sous les yeux la loi provinciale déclarant que ces juges sont nécessaires et nous devons tenir compte des réclamations persistantes du gouvernement qui a fait voter cette loi, mais qui n'a rien pu obtenir de l'ancien Gouvernement fédéral.

Dans ces circonstances, je ne me crois pas en droit de résister plus longtemps au désir exprimé par le gouvernement de cette province.

M. PROULX: Est-ce l'intention du ministre de nommer quelques-uns de ses amis qui occupent un siège dans cette Chambre et qui appuient le Gouvernement?

M. DOHERTY: Je puis me compromettre en allant jusqu'à dire que c'est mon intention de nommer quelques-uns de mes amis.

M. PROULX: Qui occupent des sièges dans cette Chambre?

M. DOHERTY.

M. DOHERTY: C'est un point de la question que je n'ai pas encore étudié.

M. PROULX: Je conseillerais au ministre de s'entendre avec le procureur général de la province pour donner plus de travail à faire aux juges des cours de comtés dans Ontario. Nous avons 72 de ces juges. Dans certains comtés, ils sont passablement occupés, mais dans d'autres ils ont très peu de travail à faire. La province pourrait être divisée en dix districts, environ, en groupant plusieurs comtés dans un seul district, et les juges pourraient entendre les appels dans les causes des cours de division et de comté.

Prenons, par exemple, la partie est d'Ontario. Il y a deux juges pour le district de Prescott et Russell, deux pour celui de Dundas, Stormont et Glengarry, deux pour celui de Carleton et Renfrew. Tous ces comtés pourraient être réunis en un seul district et les huit juges siègeraient à Ottawa, au nombre de trois, comme font les juges de la cour supérieure en division, à Toronto, pour entendre les appels.

La majorité des avocats préfèrent s'adresser à un juge de cour de comté, dans les petites causes relevant de la cour de division et de la cour de comté, au lieu de plaider devant les juges de la cour supérieure et ce changement serait très avantageux pour le barreau de toute la province.

Grâce aux arrangements actuels, plus de la moitié des affaires judiciaires se fait à Toronto. Tout est centralisé dans cette ville et les avocats des autres villes sont obligés d'avoir, à Toronto, des représentants avec lesquels ils partagent leurs honoraires. Si ce conseil était suivi, les juges de la cour supérieure seraient moins encombrés de travail et les juges des cours de comtés seraient plus occupés et s'intéresseraient davantage à leurs fonctions. Ils auraient de plus l'avantage de se réunir, de pouvoir se consulter, d'entendre les appels et d'établir une jurisprudence. On pourrait aussi faire un échange de juges entre les différents comtés. Il arrive quelquefois qu'un juge n'aime pas à siéger dans son propre comté.

Il y a une vingtaine d'années, la législature adopta une loi autorisant, non pas les appels, mais le déplacement des juges, afin qu'un juge d'un district en particulier pût aller siéger dans un autre district, mais cette loi fut déclarée inconstitutionnelle, en ce qu'elle changeait le mode de nomination des juges et que cette question est du ressort exclusif du pouvoir fédéral.

La législature provinciale pourrait adopter une loi groupant les comtés et le Parlement fédéral pourrait pourvoir au déplacement des juges, dans les lettres patentes qui les nomment. Un autre conseil, que je me permettrais de donner au ministre, serait de modifier la loi des juges de manière à obliger les juges des cours de comtés

à habiter le chef-lieu du comté. Il y a déjà dans la loi une disposition obligeant les juges de la cour supérieure à habiter Toronto ou dans un rayon de 5 milles des limites de la ville.

M. DOHERTY: Quel est cet article?

M. PROULX: Je ne le trouve pas dans la loi sur les juges, mais je crois qu'il figure dans une loi provinciale.

M. DOHERTY: Je ferai observer à mon honorable ami qu'il nous fait des propositions qui ne regardent que les autorités provinciales. Il me semble que les attributions du Gouvernement fédéral se bornent à nommer les juges et à payer leurs émoluments. Je suis d'opinion que nous ne pouvons pas voter une loi modifiant le nombre des juges, groupant les comtés ou assignant aux juges un lieu de résidence.

M. PROULX: Voici ce que j'ai voulu dire: la législature provinciale pourrait voter une loi groupant les comtés et le Gouvernement fédéral, dans les lettres patentes qui nomment les juges, pourrait les autoriser à siéger en dehors de leurs districts.

Je crois que le cas qui a été décidé par la cour d'appel était celui du juge de Nipissing qui, si je me rappelle bien, avait siégé dans le comté de Renfrew. On contesta son droit de siéger dans le comté de Renfrew, parce qu'il avait été nommé pour le district de Nipissing. La cour d'appel ou la haute cour de division maintint l'appel et décida que ce juge n'avait aucune juridiction en dehors de son district. Je prétends donc que le groupement des comtés pourrait être fait par une loi provinciale. De plus, comme je viens de le dire, une autre disposition de la loi provinciale oblige les juges de la haute cour à résider dans la ville de Toronto ou dans un rayon de cinq milles. Dans les différents districts, presque toutes les affaires judiciaires se font au chef-lieu et c'est là que devraient résider les juges. La loi sur les juges édicte que les magistrats des cours de comté ou d'unions de comtés demeurent en fonction tant qu'ils ont leur résidence dans les limites de leur ressort.

M. CURRIE: C'est une loi provinciale.

M. PROULX: Non, c'est une loi fédérale. Il y a aussi, dans la loi provinciale, une disposition semblable.

M. CURRIE: L'honorable député souleve une question très importante qui exigerait deux ou trois séances de la Chambre, pour être discutée à fonds, mais c'est aussi une question qui est du ressort de la législature provinciale et non du Parlement fédéral, comme vient de l'expliquer l'honorable ministre de la Justice. Je ne désire pas interrompre mon honorable ami, mais ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux

discuter cette question plus au long à une autre session?

M. PROULX: Je préférerais que la loi fût modifiée dès cette session, si c'était possible. Naturellement si mon honorable ami ne croit pas devoir...

M. CURRIE: C'est une question brûlante dans toutes les provinces et d'ailleurs, je crois que les remarques de mon honorable ami ne sont pas régulières; mais je ne veux pas en appeler au règlement, car je me rends compte de l'importance de la question.

M. PROULX: Nous discutons en ce moment un projet de loi concernant les émoluments des juges et je considère qu'il est parfaitement régulier de faire des remarques tendant à l'amélioration de l'administration de la justice.

M. CURRIE: Très bien.

M. PROULX: Je me permettrai de faire observer à l'honorable ministre, de même qu'à l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) que dans mon comté, nous avons à nous plaindre sous ce rapport. Nous avons deux juges dont l'un, le plus âgé, ne réside même pas dans le district.

L'autre habite le district et sur ce point il se conforme à la loi, mais ni l'un ni l'autre ne réside au chef-lieu, où se font presque toutes les affaires judiciaires. C'est pourquoi je demande au ministre de modifier la loi de manière à imposer aux juges de cours de comtés les mêmes obligations qui sont imposées aux juges de la cour supérieure qu'on oblige de résider à Toronto ou dans un rayon de 5 milles de cette ville.

La loi des juges des cours de comtés devrait être modifiée de manière à obliger les juges des cours de comtés à résider au chef-lieu ou à proximité du palais de justice. Il vaut mieux que le juge habite dans le district judiciaire qu'en dehors, mais dans certains districts étendus, un juge peut résider à 40 ou 50 milles du palais de justice. Je ne connais rien des autres comtés, mais dans Prescott et Russell, presque tous les avocats résident au chef-lieu où se fait la plus grande partie des affaires judiciaires.

Je me suis renseigné l'année dernière auprès d'un grand nombre de membres de cette Chambre et je n'ai pas trouvé un seul comté de la province d'Ontario dans lequel un des juges au moins ne réside pas au chef-lieu. Je crois que le district de Prescott et Russell constitue la seule exception. Cette absence des juges du chef-lieu cause de grands inconvénients et les avocats de ce district verraient avec plaisir un amendement à la loi qui ferait disparaître ces inconvénients.

Le gouvernement provincial n'a pas d'autorité sur les juges, du moment que c'est

le pouvoir fédéral qui les nomme et paye leur salaire. Si le Parlement attachait au salaire la condition pour le juge de résider quelque part, alors le gouvernement provinciale serait armée d'une sanction.

M. SINCLAIR: A propos de cette question concernant les émoluments des juges, je me permettrai de rappeler au ministre de la Justice les réclamations des juges de cours de comtés des Provinces maritimes. Dans les provinces de l'Est, les comtés sont groupés, tandis que dans Ontario, d'après ce que je comprends, il y a un juge pour chaque comté et bien souvent plus d'un. Dans les Provinces maritimes, la juridiction d'un juge de cours de comtés s'étend sur un territoire beaucoup plus vaste. Dans la Nouvelle-Ecosse dont la population est de 459,571, nous avons sept juges de cours des comtés, soit un juge par 65,653 habitants. Dans le Nouveau-Brunswick dont la population est de 331,120, il y a six juges de cours de comtés, soit un juge par 55,186 habitants. L'île du Prince-Edouard dont la population est de 103,350, il y a trois juges, soit un juge par 34,419 de population.

Dans la province d'Ontario dont la population est de 2,162,947, il y a 72 juges de cours de comtés, dont chacun dessert une population de 30,316. Ces chiffres sont tirés du recensement de 1901 et ont été compilés à ma demande. Je suppose que le nouveau recensement ne modifie guère la situation.

Si l'on pose autrement la question et si l'on dit que la Nouvelle-Ecosse se trouvait dans la même posture que l'Ontario, on doit conclure que la première province devrait compter au moins quinze, au lieu de sept juges. Qu'on prenne, par exemple, le comté de Bruce, Ontario, et dont la population s'élève à 59,120 âmes; on y trouve deux juges; Elgin, avec sa population de 50,443 âmes, compte également deux juges; il en est ainsi d'Essex dont la population représente 56,744 habitants; de Hastings, avec 59,291 habitants; de Peel avec 13,687 âmes; de Prince-Edouard dont le chiffre de la population représente 17,664 habitants et de Victoria qui contient 36,211 habitants; cependant, chacun de ces deux comtés ont deux juges. On compte un juge dans le cas du comté de Haldimand dont la population s'élève à 20,052 habitants; de Carleton, avec 19,545 âmes; de Peel qui compte 13,687 habitants; de Prince-Edouard, avec ses 17,664 habitants, qui comptent chacun un juge, alors qu'à la Nouvelle-Ecosse un juge a juridiction sur 65,000 âmes, au moins.

M. BLAIN: Quels sont les chiffres que l'honorable député a fournis dans le cas du comté de Peel?

M. SINCLAIR: Je fais observer qu'il n'y a qu'un seul juge dans le comté de Peel dont la population, d'après le recensement de 1901, s'élève à 13,637 âmes.

M. PROULX.

M. BLAIN: Tout cela est erroné quant au chiffre de la population.

M. SINCLAIR: Si l'on prend note de la juridiction des juges de l'Ontario, on constate que ces magistrats disposent des poursuites en réclamations de dettes jusqu'au montant de \$600; à la Nouvelle-Ecosse, les juges peuvent entendre et disposer de poursuites jusqu'au montant de \$800. Les poursuites pour obtenir la main levée coûtent, dans l'Ontario, \$200, tandis qu'à la Nouvelle-Ecosse les frais supportés de ce chef représentent \$400.

Une VOIX: \$500 dans le cas de la province de l'Ontario.

M. SINCLAIR: Si je ne me trompe, dans la province de l'Ontario il y a des magistrats qui décident des questions relevant de la procédure, travail qu'expédient, dans le cas de la Nouvelle-Ecosse, les juges des cours de comtés.

M. PROULX: Dans presque tous les comtés de l'Ontario on trouve un juge qui fait le même travail.

M. SINCLAIR: Je prends la liberté de signaler ces faits à l'honorable ministre de la Justice, parce que, à mon sens, les juges des cours de comtés des Provinces maritimes, si l'on tient compte des districts immenses qui leur sont assignés et du nombre de séances qu'ils doivent tenir, méritent plus de considération. Loin de moi l'idée de dire qu'on ne doit pas tenir compte des juges des autres provinces, car je ne connais pas parfaitement ce qui se passe dans ces dernières à ce propos; pourtant, je suis certain que les Provinces maritimes réclament à bon droit qu'on se préoccupe de leurs magistrats qui sont des hommes d'un mérite exceptionnel et qui font un travail fructueux en retour de traitements dont le chiffre est très ridicule.

M. DOHERTY: Répondant d'abord à l'honorable représentant de Prescott (M. Proulx), je lui dirai qu'à mon sens il se plaint surtout de ce que les juges de son propre comté ne résident pas au chef-lieu de ce dernier. Je crois que ces juges ont parfaitement raison de dire qu'ils résident à l'endroit que leur a assigné une loi de l'Ontario. Nonobstant la disposition que l'on trouve à ce projet de loi et qui se rapporte à la résidence des juges de la cour supérieure d'Ontario, je n'entretiens aucun doute qu'il incombe aux autorités provinciales de déterminer où ces magistrats doivent résider, de même que je suis certain que cette disposition de ce statut qui se rapporte à la résidence des juges de la cour supérieure n'est qu'une reproduction de celle qu'on trouve dans la loi d'Ontario.

La législature de la province de Québec doit certainement fixer l'endroit de la résidence des juges. L'acte de l'Amérique bri-

tannique du Nord décrète que le Parlement doit sommer les juges et fixer leur traitement; le Parlement a aussi le pouvoir de faire le procès des juges lorsque ces derniers sont accusés d'abus de juridiction, mais c'est à cela que se limite notre pouvoir. Il va sans dire que ce dernier implique de notre part une certaine règle disciplinaire, cependant, je ne crois pas que le Parlement ait le pouvoir de déterminer où les magistrats devront résider. Toutefois, pour rendre justice aux magistrats dont a parlé l'honorable représentant de Prescott, je devrais dire qu'ils résident aux endroits qui leur sont assignés par la législation d'Ontario.

En réponse à l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair), je puis dire que l'honorable représentant de Colchester (M. Stanfield) et l'un des honorables députés de Sydney m'ont signalé la position où se trouvent les juges des cours de comtés de la Nouvelle-Ecosse; mon honorable ami de Colchester m'a exposé les états que l'honorable député a cités. Je puis ajouter que j'ai reçu des lettres de ces juges eux-mêmes lesquelles établissaient une comparaison entre le nombre des juges des différentes provinces. Il va sans dire que c'est la législation de ces provinces qui fait loi. S'il en est ainsi, je puis dire que l'exemple de la Nouvelle-Ecosse qui se contente d'un nombre aussi restreint de juges des cours de comtés, se recommande hautement à votre considération et que j'aimerais que les autres provinces le suivissent.

Je reconnais qu'en ce qui regarde les juges des cours de comtés, non seulement à la Nouvelle-Ecosse, mais encore dans d'autres parties du pays, on a présenté une cause très forte en faveur de l'augmentation du traitement de ces juges. J'ajouterais que j'ai décidé, lorsque la session sera terminée, d'étudier sérieusement cette question, afin de constater s'il est ou non possible d'en arriver à une entente quelconque avec les autorités provinciales par laquelle nous pourrions établir la situation relative des juges de ces cours dans les différentes provinces, dans le but de mettre ces magistrats dans la situation, la juridiction et le travail sont les mêmes, sur un pied d'égalité quant au traitement. Je suis convaincu qu'en agissant ainsi, nous en arriverons à une décision qui nous permettra d'augmenter le traitement de quelques-uns des juges de cours de comtés, sinon de tous ces magistrats. Les honorables membres de cette Chambre peuvent être convaincus que cette question sera sérieusement étudiée.

M. PROULX: La loi provinciale, présentement en vigueur, contient la même disposition que celle qu'on trouve au statut relatif aux juges des cours de comtés. Ces magistrats doivent demeurer dans les limi-

tes du comté ou dans celles des comtés unis sur lesquels ils ont juridiction. Cependant, on ne trouve pas le moyen d'appliquer cette disposition du statut.

Une VOIX: Les mettre en accusation?

M. PROULX: Cela nous est impossible. Nous pourrions probablement soumettre une plainte au conseil des ministres et obtenir qu'on fit une enquête. Cependant, je ne crois pas que manquer à cette disposition du statut soit une raison suffisante pour motiver la destitution du juge en cause. Il vaudrait mieux modifier le statut et décréter pour chacun de ces magistrats l'obligation de résider dans le district qui lui est assigné, sous peine de ne pas recevoir son traitement. Si je ne me trompe, c'est le meilleur moyen que nous avons dans le cas de ces juges.

M. BLAIN: Des états que mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a fournis, sont grandement de nature à tromper la Chambre. Je suis parfaitement convaincu que l'honorable député ne les a pas donnés à cette seule fin. Dans le cas de mon propre comté de Peel, l'honorable député place à 13,000 âmes le chiffre de la population, alors que les calculs exacts, quant à la juridiction des magistrats sont beaucoup plus élevés.

M. SINCLAIR: Il peut s'être glissé quelque erreur dans la computation de ces chiffres que je n'ai pas calculés moi-même.

M. BLAIN: Je n'accuse pas mon honorable ami.

M. SINCLAIR: On me les a adressés au nom d'un des juges de la Nouvelle-Ecosse.

M. BLAIN: Je fais observer que les calculs de mon honorable ami sont de nature à tromper. Je vois où se trouve l'erreur. Il a pris les divisions électorales telles qu'elles sont représentées ici, et non pas telles qu'elles sont au point de vue judiciaire, d'où l'erreur.

M. DOHERTY: Je désire modifier encore la disposition 3 en y ajoutant le paragraphe suivant:

Deux juges puînés de ladite cour dont les résidences sont fixées dans les limites des comtés de Bonaventure et de Gaspé, Saguenay, chacun \$5,000.

Cette modification consiste à remplacer \$4,500 par \$5,000, représentant le traitement de chacun de ces deux juges. Ce qui m'engage à proposer cette modification, c'est qu'il semble que cette disposition établit une distinction odieuse entre les juges d'un district rural de cette province et les deux magistrats en question, puisqu'on n'accorde pas à ces derniers le traitement que reçoivent leurs collègues. Je ne me suis pas donné le mal de comparer les dé-

tails de l'ouvrage accompli dans chacun des districts ruraux, mais je suis convaincu que cette besogne est considérable; nous savons tous que le magistrat chargé d'administrer la justice dans ces deux districts, est obligé de parcourir de très longues distances. Quoi qu'il en soit, la différence dans le cas du traitement de ces magistrats est si minime qu'on ne doit pas établir des distinctions oiseuses, en tenant compte des appointements que reçoivent d'autres juges de la même cour.

Sir WILFRID LAURIER: J'approuve l'idée de mon honorable ami (M. Doherty), d'augmenter le traitement de ces deux magistrats, non pas, cependant, pour la raison qu'il invoque. Il ne s'agit aucunement d'une comparaison odieuse, car le chiffre de ces traitements a été fixé il y a quarante ou cinquante ans. A ce temps-là on a constaté qu'il était nécessaire d'avoir des juges dans ces districts éloignés qui étaient alors privés de communication, de sorte que les affaires judiciaires n'étaient pas considérables. Il en est tout autrement aujourd'hui qu'on peut atteindre, par chemin de fer, ces deux districts de Saguenay et de Bonaventure. La population de cette partie du pays a augmenté et on y trouve quelques villes assez importantes. Il me semble donc que, dans ces circonstances, il est simplement juste que les magistrats qui administrent la justice dans ces districts éloignés reçoivent l'équivalent du traitement qu'on accorde à leurs collègues des autres districts.

M. DEVLIN: Si l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) pouvait trouver le moyen, sinon cette année, du moins l'année prochaine, d'augmenter le traitement des juges du district d'Ottawa, les mettant ainsi presque sur un pied d'égalité avec les juges du district de Montréal, je crois qu'il agirait sagement. La besogne judiciaire qui s'expédie dans le district d'Ottawa est très considérable. Le présent juge de ce district doit accomplir autant d'ouvrage qu'aucun des juges du district de Montréal en a à faire. J'espère que l'honorable ministre de la Justice, lorsqu'il s'agira de nommer un juge adjoint pour ce district, sera aussi heureux dans son choix qu'il l'a été dans le choix du juge McDougall qui fait un excellent magistrat.

Sur l'article 5 (cour suprême de l'Alberta).

M. CARVELL: A propos des juges de cette cour suprême, un bruit très persistant a couru dans les Provinces maritimes disant qu'on s'était adressé à l'honorable ministre de la Justice lui demandant la nomination d'un quatrième membre de la cour suprême de l'île du Prince-Edouard. On a dit que le Gouvernement allait se rendre à cette requête. J'aimerais à savoir

M. DOHERTY.

si l'honorable ministre pourrait nous renseigner sur cette question.

M. DOHERTY: La nouvelle ne m'en est pas encore parvenue, et je n'ai reçu non plus aucune demande relative à la nomination d'un quatrième juge. Je suppose qu'avant qu'il pût être question d'une nomination de ce genre, il faudrait pour cela une loi de la province intéressée.

Sur l'article 6 (juges de cour de district dans l'Alberta); sur l'article 7 (cour de district dans la Saskatchewan).

M. CARVELL: Quel est l'objet de ces deux amendements?

M. DOHERTY: L'article 6 stipule qu'il y aura huit juges de cour de district au lieu de six dans l'Alberta. L'article 7 ajoute un juge de plus à cette même cour dans la Saskatchewan. Dans les lois de ces deux provinces, les dispositions nécessaires ont été établies, non pour un nombre défini de juges, mais pour la nomination d'autres juges, selon que le besoin s'en fera sentir.

J'ai été en communication avec les membres du barreau et avec les procureurs généraux des différentes provinces, et on m'a représenté que le besoin ne se faisait pas sentir de nouveaux juges.

Sur l'article 8.

M. GRAHAM: Quelle interprétation faut-il attacher aux mots "environs immédiats"?

M. DOHERTY: J'admets que ces mots peuvent prêter à diverses interprétations. La loi provinciale, en déterminant la résidence des juges, stipule qu'un certain juge devra résider à Montréal ou dans les environs immédiats, et la cause directe qui nous a fait trouver utile d'introduire cette modification au sujet des frais de route des juges, c'est que, en un cas, un juge habitant dans une municipalité entourée par la ville de Montréal a prétendu qu'il habitait un autre endroit que Montréal, et que, par conséquent, on devait lui allouer des frais de route quand il se rendait au palais de justice. Nous avons pensé que ce n'était pas là une interprétation équitable, et sans entreprendre de déterminer ce qu'on doit entendre par "environs immédiats", nous avons pensé que le fait de demeurer dans la banlieue d'une ville devait être équivalent à la résidence dans cette ville. Je crois que les juges peuvent s'attendre à être traités raisonnablement et équitablement chaque fois que l'administration sera appelée à vérifier leurs frais de route. Il n'est pas facile de fixer une étendue déterminée, mais je ne crois pas que celui qui habite aux limites de la banlieue de Montréal doive être considéré comme n'habitant pas Montréal, afin qu'il puisse recevoir une allocation pour ses services dans un tribunal éloigné de son domicile.

M. CARVELL: L'amendement en question a-t-il été déterminé par ce seul cas qui s'est produit à Montréal?

M. DOHERTY: Je ne connais qu'un seul cas où, dans des circonstances semblables, on a prétendu qu'il devait être alloué des frais de route.

Sir WILFRID LAURIER: Ne pourrait-on pas mieux atteindre l'objet en vue en stipulant qu'aucun juge ne recevra d'allocation de route pour siéger dans un tribunal du district auquel il est nommé?

M. DOHERTY: L'article 18 pourvoit déjà à cela, mais il se présente certains cas où il n'y a aucune loi spécifique fixant l'endroit où un juge devra résider, et c'est à des cas de ce genre que la présente disposition est appelée à pourvoir. Autant que je puis voir, aucun juge n'obtient d'allocation pour siéger dans un tribunal de l'endroit où sa résidence est fixée; mais il se présente des cas comme pour les juges de districts ruraux siégeant en cour de circuit dans leur propre district, et ceux-là ont droit à des frais de route quand ils s'absentent de la ville où leur résidence est fixée.

Sur l'article 9.

M. PROULX: L'ancienne loi contenait-elle des dispositions au sujet du nombre d'années de pratique d'un avocat avant de pouvoir être nommé juge?

M. DOHERTY: En ce qui concerne Québec et Ontario, il y avait une loi de l'ancienne province du Canada avant la Confédération qui est restée en vigueur. La Constitution ne prescrit pas quelle sera la période de temps de pratique d'un avocat avant de pouvoir être nommé juge, mais il y est stipulé qu'avant de pouvoir être nommé juge dans l'une des quatre provinces primitives, l'avocat devra être membre du barreau de l'une de ces provinces. Je suppose que dans quelques-unes des autres provinces il n'y a aucune période de temps stipulée, et dans quelques-unes des provinces les plus récentes on m'a fait de vives instances pour introduire dans la loi une disposition de ce genre. On m'a représenté, et le principe m'en paraît excellent, que nous devrions adopter la période de dix ans que la loi rendait obligatoire dans Ontario et Québec.

M. PROULX: Cette disposition modifierait-elle la loi d'Ontario, laquelle stipule qu'après sept ans de pratique un avocat peut être appelé à siéger comme juge dans une cour de comté d'Ontario?

M. DOHERTY: Je suppose que ce serait là matière relevant de la juridiction de ce Parlement, parce que, comme la nomination des juges doit être faite par le Gouvernement, l'autorité qui est chargée

de ces nominations doit naturellement déterminer quelles qualités les candidats devront réunir. Une province ne pourrait pas, par aucune loi qu'elle édicterait, forcer le Gouvernement fédéral à nommer un candidat ne remplissant pas certaines conditions spéciales que ce Parlement pourrait lui imposer.

M. GRAHAM: Je suis, bien entendu, un profane en ces matières, et c'est avec une certaine défiance que j'aborde cette question, mais ce que je sais, c'est que depuis la promulgation d'une loi dans Ontario demandant la nomination de ces deux juges supplémentaires, une discussion s'est élevée à ce sujet entre l'ex-ministre de la Justice et moi-même. Bien que je fusse tout d'abord enclin à favoriser la nomination de ces juges, sir Allen Aylesworth ne tarda pas à me convaincre qu'au point de vue des services qu'on pouvait en attendre, le besoin ne s'en faisait pas sentir, et je l'ai toujours considéré comme étant la première autorité en semblables matières.

M. PUGSLEY: Une des raisons qui font qu'il y a tellement de juges de cours de comtés dans Ontario, c'est qu'ils s'occupent beaucoup de vérification de testaments pour lesquelles ils reçoivent des honoraires prélevés sur les successions des défunts. Ils peuvent recevoir ces honoraires ou les commuer pour mille dollars par année, le résultat étant que dans Ontario les juges des cours de comtés reçoivent, en plus de leur traitement, mille dollars par année de plus que les juges des cours de comtés du Nouveau-Brunswick.

M. PROULX: Quelques-uns reçoivent \$1,000 et d'autres plus que cela. Mais quand les honoraires sont commués, ils prennent la moyenne des trois années précédentes, et quelques juges ne touchent que \$500 et d'autres \$600 selon les affaires qu'ils font.

M. PUGSLEY: On s'explique ainsi comment il y a bien plus de juges en proportion de la population dans Ontario que dans le Nouveau-Brunswick. Les juges peuvent fort bien se trouver de s'occuper de successions, mais je ne vois pas pourquoi ils devraient négliger leur affaires judiciaires ordinaires et toucher des suppléments pour cela. Les juges d'Ontario me paraissent ici avoir un avantage sur les juges des provinces qui ne touchent pas d'honoraires pour s'occuper de successions.

M. CARVELL: Je suppose qu'il ne saurait y avoir aucun doute que le résultat de l'article 9 serait que celui qui a été admis au barreau d'une province dix ans auparavant pourrait être nommé aux fonctions de juge dans une autre province, et n'aurait pas nécessairement à appartenir pendant dix ans au barreau de la province où il a été nommé. Par exemple, un avocat appelé

au barreau d'Ontario, il y a dix ans, pourrait être nommé juge au Manitoba, bien qu'il n'eût pas résidé au Manitoba durant plus de deux ans.

M. DOHERTY: C'est bien ainsi que je comprends la chose. Je ne sais aucun article de loi qui pourrait empêcher cela; et si cet article était le seul, cela pourrait s'appliquer à toute province; mais en ce qui concerne les quatre provinces primitives de la Confédération, un correctif a été apporté à tout cela par la Constitution fédérale.

M. PROULX: Mais s'il y a une loi provinciale, comme dans Ontario, prescrivant qu'un avocat devra avoir eu dix ans de pratique dans la province avant de pouvoir être nommé juge d'une cour supérieure, et sept ans avant d'être nommé juge d'une cour de comté, est-ce que la présente loi pourrait passer outre à cela?

M. DOHERTY: Je ne crois pas qu'il soit du ressort d'une législature provinciale de déterminer les qualités requises pour être appelé à exercer des fonctions de juge. La loi en vigueur dans Ontario—la même loi existe dans Québec—a été promulguée par l'ancien parlement du Canada, qui a fixé le nombre d'années de pratique avant d'être appelé à siéger comme juge. Cette disposition est toujours en vigueur dans les provinces, et ce que nous demandons ici n'y contredit pas. La Constitution fédérale prescrit que pour être nommé juge dans la province d'Ontario, il faut être membre du barreau de cette province, et il en est de même pour Québec et les Provinces maritimes. Mais la Constitution ne parle pas de dix ans. Nous fixons maintenant une période de temps en sus de l'autre condition requise, de sorte que, quelles que soient les dispositions légales qui existent aujourd'hui, ces dispositions continueront d'exister. La seule modification est que l'admission au barreau quel que soit le barreau spécifié par les lois existantes, devra dater de dix ans avant cela.

M. EMMERSON: Je suppose que les provinces ont le droit de constituer des cours, et que le Dominion a juridiction en ce qui concerne la nomination de juges à ces cours. Mais le juge est partie de la cour, et il me semblerait être du ressort d'une législature provinciale, en créant une cour, de définir les qualités du juge qui sera appelé à la présider.

La législature provinciale pourrait décréter qu'un avocat de la province ayant sept ans de pratique pourrait devenir juge de cette cour; alors il appartiendrait ensuite aux autorités fédérales de nommer ce juge. Chaque fois que les prescriptions de la loi constituant une cour obligent le candidat aux fonctions de juge d'avoir douze ans ou neuf ans, ou un nombre quelconque d'années de pratique, quelle règle faudra-t-il

M. CARVELL.

suivre, celle établie par la loi provinciale ou celle que prescrivent les dispositions de l'article 9 de la présente loi?

M. DOHERTY: Il serait peut-être fort intéressant de savoir jusqu'à quel point les législatures provinciales pourraient avoir le droit d'édicter de semblables prescriptions à l'égard de leurs juges.

M. EMMERSON: Est-ce que le juge ne fait pas partie du tribunal?

M. DOHERTY: Le juge fait certainement partie du tribunal, mais bien que l'organisation des tribunaux soit du domaine des provinces, c'est à l'Etat de nommer les juges. Il me semble que le pouvoir qui a le droit de faire les nominations doit décider quels sont ceux qu'il nommera et quelles sont les qualités nécessaires. Je veux bien admettre que les provinces aient le droit d'imposer certaines conditions. J'en doute, mais je ne veux pas le nier. En supposant qu'une province déclare que nul ne sera nommé s'il n'a pas exercé la profession légale pendant huit ans, cela n'empêcherait pas ceux qui ont le pouvoir de faire les nominations de dire qu'ils ne nommeront pas un avocat de moins de dix années de pratique. La question serait plus discutable s'il plaisait à la province de se montrer plus exigeante que le Dominion; mais mes compatriotes ont pour dicton que là où il n'y a point de mal, il ne faut point d'emplâtre et, lorsque ce conflit surviendra, nous verrons ce qu'il y aura à faire. Entre temps, ce n'est pas nous montrer très exigeants que d'avertir les provinces qu'il faut au moins dix années de pratique au barreau.

Sir WILFRID LAURIER: N'y a-t-il pas de bornes à la volonté du Gouvernement?

M. DOHERTY: Je me propose de lui en imposer dorénavant. Dans quelques provinces, il n'y a pas eu de bornes jusqu'à présent; nous aurions nommé un avocat admis au barreau la veille. L'objet du présent bill est de restreindre la discrétion du Gouvernement. Il n'existe aucun moyen de l'obliger de nommer quelqu'un qui n'aurait été au barreau que depuis huit ans.

Mais si le Parlement est d'avis qu'il est raisonnable et nécessaire d'exiger dix années de pratique, il peut rendre une loi à cet effet et le Gouvernement serait tenu de s'y conformer.

M. OLIVER: La disposition concernant la nomination de nouveaux juges dans les provinces de l'Ouest est-elle basée sur des prescriptions analogues établies dans les différentes provinces?

M. DOHERTY: J'ai expliqué que les lois des provinces des prairies ne limitent pas le nombre des juges des cours de districts; elles décrètent que de nouveaux juges peu-

vent être nommés lorsque leurs services sont nécessaires et, ainsi qu'on l'a fait observer, les membres du barreau et les chambres de commerce, dans un cas, et les procureurs généraux des différentes provinces m'ont représenté que le besoin de nouveaux juges se faisait sentir et j'ai cru que j'avais raison de me fier à leurs déclarations.

M. OLIVER: Les lois des provinces des prairies fixent-elles le nombre des juges?

M. DOHERTY: Les lois de la Saskatchewan et de l'Alberta en fixent peut-être le nombre, mais une disposition décrète que de nouveaux juges peuvent être nommés, lorsque leurs services deviennent nécessaires.

M. CARVELL: N'appartient-il pas aux autorités provinciales de dire quand ces services deviennent nécessaires? Ne pourraient-elles pas obtenir le même résultat en créant un nouveau district. Il doit y avoir un moyen de faire connaître au Gouvernement fédéral qu'il faut un nouveau juge.

M. DOHERTY: La législature aurait certainement pu s'y prendre de cette manière, mais il lui a plu de s'y prendre autrement; au lieu de décréter formellement qu'il y aura tant de juges elle a adopté une disposition, qu'on peut appeler élastique, décrétant que les nominations pourront avoir lieu au besoin. L'exécutif provincial auquel il appartient certainement de dire quand cette nécessité existe, nous a appris que le besoin d'un nouveau juge se faisait sentir et nous nous sommes cru tenus d'agir en conséquence. Les membres de la profession légale et, dans le cas de Moosejaw, la chambre de commerce elle-même m'ont vivement représenté la nécessité de nommer ces juges. Le représentant de cette circonscription a fortement insisté auprès de moi. Je tenais de source officielle la preuve, corroboré par des renseignements qui me paraissaient dignes de foi, qu'il était nécessaire de faire ces nominations et la loi provinciale décrétant que des juges peuvent être nommés au besoin, j'ai cru que le Gouvernement était tenu d'accorder cette demande. Naturellement, si l'honorable député croit que nous devrions attendre que la province agisse, je serai bien aise de tenir compte de son conseil.

M. OLIVER: Je ne critique nullement cette disposition, mais je désire savoir si, dans chaque cas, le gouvernement provincial a déclaré que cette nécessité existe et a adressé cette demande.

M. DOHERTY: Je crois savoir que le gouvernement de l'Alberta nous a prié de faire cette nomination. Ayant reçu des représentations d'autre part, j'ai fait demander au procureur général de chacune de ces provinces si ce besoin existait et tous

deux m'ont répondu que ces nominations étaient nécessaires. Je ne prétends pas rapporter leurs propres paroles, car je n'ai pas lu les lettres, mais le département m'apprend que les réponses ont confirmé ce qu'on m'avait dit de la nécessité de nommer ces juges.

M. OLIVER: Quelles ont été les représentations dans le cas de la province du Manitoba?

M. DOHERTY: Dans le cas du Manitoba, il y a eu un texte de loi. Il n'y a pas de disposition comme celle dont j'ai parlé concernant la nomination de nouveaux juges au besoin, mais à sa présente session la législature a adopté une loi relativement aux deux juges qui ont été nommés à la cour d'appel et à la cour supérieure.

M. CARVELL: N'est-il jamais venu à l'idée du ministre que, puisqu'il appartient aux autorités provinciales de décider si cette nécessité existe, il faudrait un acte officiel sous la forme d'un décret du conseil? Une simple lettre du procureur général suffit-elle pour que le Parlement vote le traitement de ces juges et fasse ces nominations? Il me semble que nous devrions avoir quelque chose d'officiel pour nous guider, si l'on admet qu'il appartient aux autorités provinciales de dire que cette nécessité existe.

M. DOHERTY: L'honorable député peut être assuré que nous ne ferons pas ces nominations avant qu'il soit établi absolument, convenablement et officiellement qu'elles sont nécessaires. Mais je ferai observer que nous fixons simplement un traitement afin de permettre qu'une nomination ait lieu.

M. CARVELL: Je le comprends.

M. DOHERTY: Vous pouvez en être certain.

M. CARVELL: Je me rends compte de ce que le ministre déclare; mais, règle générale, après le traitement vient la nomination.

M. DOHERTY: J'imagine que la nomination offrira plus d'attraits, lorsque le traitement sera disponible. Nous n'agirons pas avant qu'il soit hors de doute que ces provinces décident respectivement et officiellement de la nécessité de ces juges. Mais je croyais avoir assez de preuves pour me mettre en mesure de faire ces nominations, si elles sont aussi nécessaires que des personnes dignes de foi me l'assurent dans les deux cas.

M. CARVELL: Je n'ai plus qu'une observation à faire; c'est que l'attitude du ministre ne me semble pas tout à fait logique. Il promet—et je n'ai aucun doute qu'il tiendra religieusement sa promesse—de ne rien faire avant qu'il ait appris officielle-

ment des autorités provinciales qu'il est nécessaire de nommer un juge, mais je voudrais savoir de quel droit le Parlement créerait un traitement avant de tenir de source officielle que cette nécessité existe.

M. DOHERTY: Nous pouvons couper court à cette discussion. Si l'honorable député s'oppose à ce qu'un traitement soit fixé pour nous permettre de faire face à ce qu'on dit être un besoin criant pour les provinces de l'Ouest et s'il assume la responsabilité de cette opposition, nous pouvons entreprendre d'examiner le point subtil de savoir si tout ce qui pouvait être fait a été fait.

M. CARVELL: L'honorable ministre prend une attitude injustifiable. Ce n'est à moi, ni aux députés de la gauche qu'incombe la tâche de faire adopter les projets de loi d'initiative gouvernementale. Il en serait autrement d'un bill d'intérêt privé ou public. Ce projet a été déposé au nom du ministère et lorsque nous critiquons le ministre et que nous prouvons que son attitude manque de logique, celui-ci a mauvaise grâce de défier la gauche d'assumer la responsabilité de s'opposer au bill.

M. DOHERTY: Etes-vous opposé à cela?

M. CARVELL: Je crois avoir le droit de discuter ce bill et faire voir dans quelle situation le ministre se met. Ceci est un projet de loi du ministère et c'est au ministre de dire s'il veut le faire adopter ou provoquer une division. Mon honorable ami ne doit pas trouver à redire à des critiques loyales et courtoises. Je ne crois pas qu'il puisse prétendre qu'il y ait eu autre chose que des critiques légitimes et polies au cours du débat qui a eu lieu jusqu'à présent.

M. OLIVER: Puis-je me renseigner au sujet de la nomination du nouveau juge de la cour suprême de l'Alberta; je veux simplement savoir comment on arrive à cette conclusion et si le gouvernement provincial a fait des représentations concernant cette nomination.

M. DOHERTY: L'article 18 du chapitre 20 des lois de l'Alberta (1908), qui modifie l'article 5 du chapitre 3 des lois de 1907, s'applique à la nomination de ces juges de la cour suprême. Ma proposition ne se rapporte pas à ce juge.

M. PUGSLEY: Je présume que le ministre de la Justice n'ira pas jusqu'à prétendre que le Gouvernement pourrait demander au Parlement de voter les traitements pour des juges additionnels dans les provinces d'Ontario et de Québec avant que les législatures de ces provinces n'aient fait les préparatifs nécessaires. Dans le cas d'Alberta et de Saskatchewan quelle est, d'après mon honorable ami, l'autorité

M. CARVELL.

qui doit décider s'il y a besoin de juges additionnels? Est-ce le Gouvernement en conseil à Ottawa, est-ce le Parlement fédéral? Sont-ce les législatures d'Alberta et de Saskatchewan ou le lieutenant-gouverneur en conseil de chacune de ces provinces?

M. DOHERTY: D'après ce que je sais, les législatures d'Alberta et de Saskatchewan ont fait une loi autorisant la nomination de juges additionnels à mesure qu'il y en aurait besoin, et sans qu'il soit nécessaire de faire une autre loi. Mais je ne voudrais pas nommer ces juges avant que les gouvernements d'Alberta et de Saskatchewan, ou l'une des deux, à qui doit être confiée d'administration de cette loi, ne certifie au Gouvernement fédéral la nécessité de ces juges additionnels. Possédant le certificat des procureurs généraux de ces provinces, j'avais droit de conseiller au Gouvernement de faire ces nominations de juges, mais avant de les faire je m'assurerai de la manière la plus certaine, que l'exécutif des provinces dont le devoir, si je ne me trompe pas, est d'appliquer cette loi et de dire s'il y a besoin de juges additionnels, prennent bien la responsabilité de certifier de cette nécessité. J'ai cru cependant que les certificats des procureurs généraux de ces deux provinces étaient suffisants, du moins au point où les choses étaient rendues.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami dit-il que c'est le lieutenant-gouverneur en conseil de la province qui doit décider de la nécessité d'un juge additionnel. Dans ce cas-là un décret du conseil ne pourrait-il pas remplacer une loi de la législature de l'autre province? Mon honorable ami admettra avec moi que ce n'est pas possible. Alors s'il ne peut pas demander à ce Parlement de voter le traitement d'un juge additionnel tant que la législature de l'autre province n'a pas adopté la loi nécessaire, croit-il que ce Parlement a le droit de voter ce traitement avant que le Gouvernement n'ait adopté un décret du conseil et que l'autorité nécessaire pour la création de ce juge additionnel n'ait été obtenue.

M. DOHERTY: Je crois que si le travail à faire nécessite un juge additionnel, la loi donne au Gouvernement le droit d'en nommer un.

M. PUGSLEY: Le Gouvernement fédéral seulement?

M. DOHERTY: Je n'aime pas à fendre les cheveux pour trouver l'effet précis et exact de cet article de la loi. Je soumetts cette loi à la Chambre avec la confiance que je m'adresse à des hommes capables d'exercer leur jugement dans l'application de la loi. Je disais donc que la législature qui a le pouvoir de dire combien de juges

seront nommés a aussi le pouvoir de dire qu'il faudra en nommer autant qu'il sera nécessaire, mais le pouvoir de les nommer appartient au Gouvernement fédéral. Conséquemment, c'est matière d'appréciation de savoir si ces juges doivent être nommés ou non.

Si ces juges additionnels sont nécessaires, il y a une loi de la législature d'Alberta disant qu'ils devront être nommés, et si c'est le devoir du Gouvernement fédéral de les nommer, ce Gouvernement doit sans doute prendre les moyens nécessaires pour s'assurer si les conditions fixées par la législature d'Alberta ont été remplies. J'ai devant moi des pièces qui me donnent pleine satisfaction; mais je ne voudrais pas nommer ces juges tant que l'exécutif de ces provinces n'aura pas certifié officiellement du besoin qu'il y a de ces juges. Il ne s'en suit pas nécessairement que le Gouvernement fédéral n'aurait pas le devoir de s'assurer par lui-même des faits et d'agir en conséquence. Mais si les honorables députés croient que, afin de déterminer la limite exacte de nos droits respectifs, il soit nécessaire de priver peut-être ces parties importantes du pays des services de ces juges que des personnes absolument dignes de confiance, des membres des deux côtés de cette Chambre, des membres du barreau de ces provinces, les procureurs de ces provinces, disent être nécessaires, et que parce que je ne suis pas prêt à leur dire ce soir exactement où on est rendue cette question, on laissera le Gouvernement dans la situation que pendant toute une année encore il lui sera impossible de satisfaire à la nécessité évidente de juges à ces provinces, alors la responsabilité en retombera sur les honorables membres de la gauche.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami paraît vouloir mettre injustement la responsabilité de cette législation sur ce côté (la gauche) de la Chambre. Je voulais connaître l'opinion du ministre de la Justice. Il est important de savoir à qui incombent d'après la loi les nominations de juges dans l'Alberta, et j'ai cru que mon honorable ami pourrait sur ce point donner des renseignements précieux à cette Chambre. Mais si j'ai bien compris mon honorable ami, il a dit qu'un décret du conseil au sujet des nominations de juges additionnels dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan équivaut absolument à une loi des autres provinces pourvoyant à la nomination de juges additionnels. Alors il ne devrait pas être si difficile de dire ce qui doit être fait, si le ministre de la Justice est de cette opinion. Supposons que la législature d'Ontario ou de Québec ait voté une loi, et que nous de ce côté-ci (la gauche) soulevions la question, mon honorable ami dirait: Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre ne

veulent pas que nous votions cette mesure tant que la législature d'Ontario ou celle de Québec n'ait pourvu à un juge additionnel, alors qu'ils en prennent la responsabilité. Le ministre de la Justice oserait-il dire cela? Mon honorable ami sait-il qu'on n'a jamais demandé au Parlement, depuis que la Confédération existe, de voter le traitement d'un juge additionnel avant que la législature de la province n'ait, par un acte solennel, déclaré que pareille nomination est nécessaire, et que le paiement du traitement des juges additionnels devrait être à la charge de tout le pays. Or si mon honorable ami était d'opinion, en sa qualité de ministre de la Justice, que le pouvoir d'agir de ce Parlement repose nécessairement sur un décret du conseil de la province, c'eût été certainement la chose la plus facile du monde que de faire adopter ce décret et de le faire envoyer à Ottawa pour en faire la base de la loi.

Il y a des mois que cette Chambre siège, et je présume que le Gouvernement a aussi devant lui cette question depuis des mois. Cependant, bien que mon honorable ami ait dit qu'à son avis le Gouverneur en conseil devrait déclarer formellement, au moyen d'un décret, qu'il y a besoin d'un juge additionnel, il n'a jamais apparemment demandé ce décret, mais il vient demander au Parlement l'argent nécessaire pour payer un autre juge. Il dit ensuite qu'après que le Parlement aura voté l'argent il prendra les mesures nécessaires de s'assurer que ce décret soit passé, et si l'exécutif de la province ne le vote pas, et si aucun juge n'est nommé, il nous donne l'assurance que l'argent ne sera pas payé. Je ne vois rien qui justifie cette attitude de mon honorable ami ni sa critique de mon honorable ami de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) ou de moi-même, parce que nous osons discuter cette question comme nous le faisons.

(Rapport est fait du projet de loi.)

DISCUSSION GENERAL DU BILL RELATIF AUX SOCIÉTÉS GÉNÉALOGIQUES.

M. BURRELL propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 167), concernant les sociétés autorisées à tenir des livres de généalogie du bétail.

—Ce bill abroge l'ancienne loi concernant l'enregistrement des animaux par les sociétés généalogiques qui existent au nombre de vingt-trois en vertu de la loi en question.

On s'est aperçu que plusieurs articles de cette loi n'étaient pas suffisamment clairs pour assurer un bon fonctionnement des associations, qui pendant ces deux dernières années ont été en conférence avec le commissaire actuel, avec le résultat que l'on a rédigé un bill qui donne satisfaction à tout le monde. Les deux seuls points

d'importance réelle sont premièrement que l'on accorde des pouvoirs plus amples à ces diverses associations dans la dépense de leurs fonds, et deuxièmement on définit clairement la nature des amendes et la méthode de les percevoir.

M. OLIVER: Le ministre aurait-il objection de dire brièvement au comité quel est le but de ces associations généalogiques.

M. BURRELL: Le bill explique comment ces associations peuvent se constituer en vertu de cette loi; il définit leurs pouvoirs, leurs relations les unes envers les autres, la faculté qu'elles ont de s'unir sous l'égide d'une association nationale d'enregistrement des animaux, et il définit aussi les peines et amendes applicables à ceux qui représentent faussement la généalogie de leurs animaux.

M. OLIVER: Quel est le but de l'association d'enregistrement?

M. BURRELL: Le but est de s'assurer d'une façon bien certaine de la pureté des différentes races d'animaux, chevaux, moutons, porcs, et ainsi de suite, afin de pouvoir les inscrire dans le livre généalogique de la commission généalogique nationale, et par le fait, assurer l'exactitude absolue de l'arbre généalogique des animaux du Canada ou des animaux qui pourront y être importés, et qui tous devront être enregistrés dans le livre de cette association à laquelle nous payons une subvention afin d'aider par ce moyen à créer de bonnes races d'animaux dans notre pays.

M. OLIVER: Comment s'assure-t-on de l'exactitude des enregistrements?

M. BURRELL: Cela relève de l'association nationale des livres de généalogie du bétail, chacune de ces associations ayant un représentant dans ce conseil national, notre Gouvernement mettant à leur disposition des bureaux ici et leur accordant une subvention, elles, de leur côté, conduisant leurs propres opérations au moyen d'un secrétaire. Le certificat d'un animal importé au pays n'est pas accepté tant qu'il n'a pas été inscrit dans le livre de généalogie national canadien, lequel renferme la mention de tout animal pur sang, de sorte qu'il n'existe pas au Canada de faux certificats.

M. OLIVER: Supposons que des fausses déclarations soient faites, qu'arrive-t-il?

M. BURRELL: Dans le cas de fausses déclarations, nous avons un moyen de nous assurer de leur fausseté et de punir le coupable sous l'empire du présent acte. La loi actuelle est à cet égard un peu plus effective que l'ancienne.

M. OLIVER: Plus sévère?

M. BURRELL: La peine est à peu près la même, mais le procédé de recherche et

M. BURRELL.

de punition du coupable est un peu plus effectif que l'ancien. On le recherche pendant deux ans partout où il peut se trouver.

M. OLIVER: La peine consiste en une amende?

M. BURRELL: Oui.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 2e fois, et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.)

Sur l'article 2 (définition).

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce la même disposition que dans l'ancienne loi?

M. BURRELL: Oui, comme c'est le cas pour beaucoup d'articles.

M. OLIVER: Le ministre aura-t-il l'obligance d'indiquer les variantes à mesure qu'elles se produiront?

M. BURRELL: Oui.

Sur l'article 3 (le soin d'appliquer la loi pourra être assigné à quelque autre membre du Conseil privé).

M. BURRELL: C'est ici un nouvel article; je ne vois pas qu'il soit d'absolue nécessité, mais nous ferons peut-être bien de l'y laisser.

Sir WILFRID LAURIER: Il paraît y avoir opposition entre cet article et le précédent. L'article 2 dit:

"Ministre" signifie le ministre de l'Agriculture.

Cela est absolu. Maintenant l'article 3 dit que le devoir du ministre de l'Agriculture pourra être assigné à tout autre ministre.

M. BURRELL: Je ne suis pas très sûr que cet article soit nécessaire. Je présume qu'on l'a inséré pour le cas où, le ministre de l'Agriculture étant absent, il serait nécessaire de revêtir de la même autorité un ministre intérimaire de l'Agriculture nommé par décret du conseil.

M. OLIVER: Existe-t-il une disposition générale qui pare à une telle éventualité?

Sir WILFRID LAURIER: Si je comprends bien, la fonction du ministre de l'Agriculture peut être assignée à un autre que lui. Sans doute, une disposition spéciale de la loi d'interprétation permet d'assigner par décret en conseil à l'un quelconque de ses collègues les fonctions de tel ou tel ministre, mais ce cas ne paraît pas être un de ceux prévus.

M. BORDEN: Il est facile de mettre les choses au point. Je suggère à l'honorable ministre (M. Burrell) de modifier le paragraphe b de l'article 2 par l'addition à la suite des mots "ministre de l'Agriculture", des mots suivants: "ou tel autre membre du Conseil privé du Roi au Canada qui est

désigné pour cette fin par décret rendu en conseil"; et ensuite biffer l'article 3.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne vois pas que l'article 3 soit le moins nécessaire.

M. BORDEN: Non, c'est ce que je dis.

Sir WILFRID LAURIER: Le très honorable premier ministre est d'avis que le ministre de l'Agriculture doit être chargé de l'exécution de cette loi. Puis l'article 3 édicte que cette loi pourra être appliquée par quelque autre ministre, tout comme il est prescrit dans d'autres lois. Par exemple, la gendarmerie à cheval est sous la direction du président du conseil privé, ou d'aucun autre ministre qui pourra être nommé pour cette fin. Si mon honorable ami désire prescrire que ces fonctions, tout en étant assignées au ministre de l'Agriculture, pourront, de temps à autre, en l'absence du ministre ou autrement, être remplies par quelque autre ministre, je lui dirai que ce n'est nullement nécessaire.

M. BORDEN: C'est bien cela, à mon avis. Je ne reconnais pas qu'il soit inutile de se faire autoriser à charger par décret en conseil quelque autre ministre de l'exécution de ces attributions. Il est très utile d'avoir cette liberté. La chose à faire, à mon avis, c'est de biffer l'article 3 pour le moment puis de modifier la définition de "ministre" de la manière indiquée.

(L'article est biffé.)

Sur l'article 12.

M. OLIVER: L'effet de cet article est en pratique de mettre ces sociétés de généalogie du bétail sous la direction de la commission nationale des livres de généalogie du bétail.

M. BURRELL: En pratique, oui. Cette question a été débattue par les diverses associations, et elles paraissent d'avis que c'est la meilleure manière de régler la situation.

Sur l'article 16.

M. BURRELL: Cette disposition modifie l'article 4 de la loi antérieure. L'ancienne loi restreignait l'association en lui refusant virtuellement le pouvoir de dépenser les fonds qui étaient la légitime propriété de l'association. Ce paragraphe lui reconnaît le droit de dépenser ses propres fonds.

M. PUGSLEY: Le paragraphe 4 l'autorise à tirer, accepter, escompter, exécuter et émettre des billets à ordre, des lettres de change et autres effets négociables. Le ministre ne pense-t-il pas que c'est un pouvoir très dangereux et bien exorbitant à accorder à une association d'éleveurs?

M. EMMERSON: Et il n'est pas même restreint aux opérations de l'association.

M. BURRELL: De l'ensemble de l'article, je pense qu'il apparaîtra que ces pouvoirs sont accordés pour les fins spéciales de l'association seulement.

M. PUGSLEY: Quel besoin y a-t-il de l'autoriser à escompter des effets?

M. GRAHAM: A mon avis, vous devriez soumettre cette mesure au département des Finances.

M. BURRELL: Je ne pense pas que le département des Finances y trouve beaucoup de raison de s'y opposer.

M. EMMERSON: Lorsque nous conférons la personnalité civile à des sociétés de secours mutuels, et autres associations, semblables par leurs fins à celles actuellement sur le tapis, nous avons soin de restreindre leurs pouvoirs en matière financière aux opérations qui intéressent spécialement l'association.

M. MONK: Bien entendu, ces opérations ne sont permises que pour les fins de la société.

M. EMMERSON: On ne le dit pas.

M. MONK: Eh bien, au besoin, on pourrait le spécifier. Mais il est facile de comprendre que des associations pour l'avancement et l'encouragement de l'élevage d'animaux pur sang peuvent être et de fait sont tous les jours dans le cas d'escompter des billets pour les fins de leur entreprise, par exemple en vue de faire l'acquisition d'animaux primés. L'association ne pourrait remplir la fin pour laquelle elle a été créée, s'il ne lui était pas permis de le faire.

Sir WILFRID LAURIER: Ces associations n'escomptent pas de billet en vue de l'acquisition d'animaux.

M. MONK: Elles peuvent escompter un billet dans l'intérêt de quelque acheteur ou de quelque association avec laquelle elle est en rapport pour l'acquisition de quelque animal pur sang.

Sir WILFRID LAURIER: Ce serait là émettre un billet à ordre, ce ne serait pas l'escompter.

M. PUGSLEY: Cette association a-t-elle pour objet de faire l'acquisition d'animaux? Je comprends qu'elles ont pour seule fin la tenue d'un registre.

M. BURRELL: Toutes les associations constituées sous l'empire du présent acte ont des pouvoirs très étendus, et leurs statuts et règlements doivent être soumis au ministre de l'Agriculture et approuvés par lui. Mais si mon honorable ami ne veut pas de cette disposition, je suis bien prêt à la modifier par l'addition des mots suivants en dernière ligne: "pour remplir

les fins de l'association." Au reste, l'article doit être interprété comme si ces mots s'y trouvaient.

M. PUGSLEY: Je n'y consentirais pas. Si nous votons cette disposition, quelque autre compagnie se présentera demain et demandera la concession des mêmes privilèges. Cette association n'a pas pour fin d'acheter des animaux.

M. MONK: Elle a ce droit.

M. PUGSLEY: Non, ce n'est pas sa fin. Elle a pour but de tenir un registre de bestiaux de manière à établir et maintenir un type élevé de reproducteurs; mais l'association elle-même ne fait pas l'acquisition de tels reproducteurs. On l'autorise à acquérir des biens; mais c'est, je présume, pour lui permettre d'avoir un bâtiment où tenir ses assemblées.

M. MONK: Le paragraphe "c" autorise l'emploi des fonds de l'association pour une fin quelconque jugée utile en vue de l'amélioration d'une race ou d'une espèce animale quelconque, et cela comprend des subventions aux expositions. Dès lors, l'association peut se trouver dans le cas d'escompter ou d'endosser des billets.

M. PUGSLEY: Est-il sage ou nécessaire de leur accorder le droit d'endosser des billets en vue d'accorder des subventions aux expositions? Voyez comme la rédaction est large: "Tirer, faire, accepter, endosser, escompter, exécuter et émettre des billets à ordre et lettres de change et autres effets négociables." Toute compagnie ordinaire pourrait, grâce à cette disposition, se livrer à de véritables opérations de banque. N'oubliez pas que si nous légiférons aujourd'hui de telle manière, nous légiférerons demain dans le même sens, si quelque autre compagnie s'adresse à nous pour obtenir les mêmes pouvoirs.

M. BURRELL: Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami voudrait empêcher ces gens de conduire leurs affaires comme ils l'entendent, du moment que c'est en vue de procurer les fins pour lesquelles l'association a été formée: la création et le maintien de races de bestiaux.

M. PUGSLEY: Qu'est-ce que l'escompte d'effets négociables par cette association peut bien avoir à faire avec la tenue d'un registre de bestiaux?

M. BURRELL: Il ne s'agit pas seulement de tenir un registre du bétail, mais de seconder les vues des associations formées sous l'empire de cette loi.

M. PUGSLEY: Cette disposition me paraît absolument ridicule, et j'aimerais à savoir ce qu'en pense le ministre des Finances.

M. BURRELL.

M. OLIVER: Je ne veux pas insister plus que de raison ni retarder le vote du projet de loi à cette heure avancée de la session, mais le ministre me permettra peut-être de lui faire observer que, dans cet article, comme dans d'autres, le projet s'écarte du but premier de la loi, et il rend difficile la réalisation de ce but. L'objet principal du projet de loi est d'assurer aux animaux pur sang une lignée authentiquement connue. Si l'on désire former une association dans le but de promouvoir les intérêts des éleveurs d'une certaine catégorie de bestiaux, il serait bon de voir à lui procurer les fonds nécessaires; mais l'objet principal de ce projet de loi n'est pas de promouvoir les intérêts des éleveurs d'une espèce particulière de bétail. Il s'agit simplement d'assurer l'inscription authentique des animaux de cette race. Lorsque vous entreprenez de transformer une société comme celle-là en une association ayant pour objet d'avancer des intérêts d'une race en particulier, vous en excluez celui qui fait l'élève des animaux de cette race, mais qui se soucie peu de s'associer à d'autres qui ont les mêmes intérêts. L'idée est de donner à tous ceux qui élèvent les animaux d'une certaine race, le droit de les faire inscrire sans que pour cela ils soient obligés à quoi que ce soit. Si, dans le dessein de promouvoir les intérêts d'une race en particulier, vous transformez cette affaire d'enregistrement en une affaire qui soit propre à l'association, vous dérogez à l'objet principal de la loi, et vous diminuez les avantages qui, autrement en résulteraient. Vous enlevez à un certain public le bénéfice de cette loi en l'obligeant à prendre des responsabilités qu'il ne se soucie pas d'assumer. En tant que ce bill tend à ce que je viens de dire, il n'avancera guère les intérêts de l'industrie du bétail, et il assurera mal l'inscription des animaux de pur sang.

Le ministre, à mon sens, ferait bien de limiter le présent bill à la simple inscription des animaux de race et de pourvoir par quelque autre loi à la formation d'associations pour l'élevage des bestiaux de manière à permettre à quiconque s'intéresse à l'élevage d'une certaine race et qui désire faire des frais à cette intention, de pouvoir le faire, mais de celui-là qui demande à faire inscrire ses animaux de race, on ne devrait pas exiger qu'il s'engage dans une entreprise commerciale comme il y serait contraint par les termes de la présente loi.

M. EMMERSON: En vertu de l'article 5, l'objet de l'association est de tenir un registre d'animaux domestiques pur sang d'une race distincte ou plusieurs registres, chacun d'une race distincte de la même race d'animaux. Ensuite, par l'article 11, paragraphe b, le Parlement semble conférer à l'association, avec l'approbation du ministre, le droit de déclarer pour quels

autres objets l'association doit être constituée. Il me paraît y avoir là une étrange anomalie, qui a dû échapper à l'attention du ministre.*

Sir WILFRID LAURIER: En comparant le bill avec la loi actuelle, je constate que tout ce qui est dans le bill se trouve dans la loi sauf cet article qui donne le pouvoir d'exercer des fonctions commerciales. Il me semble extraordinaire qu'une association de cette sorte ait le droit d'exercer des pouvoirs aussi étendus que le comporte cet article, pouvoir d'émettre des billets, de les escompter. L'association n'a pas de capital; de fait, son actif est limité, la seule obligation de chacun des associés est de payer la somme due pour en faire partie et les droits d'inscription. La société n'a pas un sou pour faire face aux billets qu'elle peut émettre. Cela me semble incompatible avec l'objet du bill. Mon honorable ami admettra avec l'honorable député (M. Oliver) que le bill ne devrait avoir d'autre objet que celui de la loi actuelle, c'est-à-dire que son objet devrait se limiter à l'inscription et à rien de plus. Tous les autres pouvoirs devraient être accordés par quelque autre loi, vu qu'ils sont incompatibles avec l'objet de celle-ci. Mon honorable ami sait combien sont importants les registres tenus par ces associations et si elles limitent leur action à la tenue de ces registres, ce sera une loi fort louable, mais si elles sont autorisées à s'engager dans des entreprises commerciales, elles pourront être entraînées dans des difficultés qui fassent échouer l'objet propre de l'association.

M. BURRELL: Mon honorable ami ne voudrait pas limiter l'objet de l'association à la tenue des registres.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. BURRELL: Il s'agit aussi de promouvoir les intérêts de la race.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là une tout autre affaire.

M. BURRELL: Bien qu'il puisse être vrai que, d'après l'ancien bill, les associations aient dû se limiter à cela, mon idée est que ces associations cherchent toutes à promouvoir les intérêts de la race. Je ne vois aucun inconvénient à cet article, du moment qu'il se limite à l'exercice du commerce légitime de cette association.

M. OLIVER: L'effet de l'article est, à mon sens, de faire d'une association dont l'objet est de tenir un registre du bétail d'une association qui, outre cela, aura pour but d'améliorer ce bétail.

M. BURRELL: Bien qu'elle puisse être regardée comme une association pour l'enregistrement du bétail, elle a exercé une industrie propre à promouvoir ses intérêts, tout comme l'association nationale pour

l'élevage du bétail. Bien que son objet paraisse se limiter à la tenue de registres, nous voyons dans les actes qui constituent ces associations que leurs pouvoirs ont une certaine élasticité et, du moment que l'association s'en tient à la réalisation de son objet, je ne vois pas grand mal à la chose.

M. OLIVER: Aux termes de l'ancienne loi, ces associations ne pouvaient légalement contracter une dette. Cette autorisation, nous allons la leur donner, et ce serait la différence entre les deux situations.

M. GRAHAM: Cette association n'a aucun actif. Il lui est donné le droit de contracter indéfiniment des obligations, sans qu'elle ait absolument rien pour y faire face. De fait, il est dit qu'elle n'aura aucun bien, sauf peut-être ce que les droits de société pourront produire.

L'article 15, entre autres, dit ce qui suit:

La responsabilité d'un membre de l'association est restreinte au chiffre de sa contribution comme membre et des frais d'enregistrement.

Or, en vertu de la loi des banques il y a une double responsabilité. Cependant, voici une association autorisée à faire des opérations qui sont celles d'une banque; elle a le droit de contracter des dettes sans limite assignée, alors que son actif est restreint à ce que peuvent produire une légère contribution et les frais d'enregistrement. Je crois que ce serait une grave erreur que de donner ce pouvoir à un groupe quelconque d'individus. Il n'y a aucune garantie pour celui qui accepterait le billet de cette association ou d'une association quelconque dont les membres sont expressément affranchis de toute responsabilité, sauf celle de payer leur contribution à la société.

Il y a un autre point qui me frappe, c'est que, dans la province d'Ontario, les diverses associations ont un caractère plutôt provincial que fédéral, et je ferai observer à mon honorable ami qu'avec toute cette loi, s'il va au delà du pouvoir d'enregistrement, il s'expose à gêner dans leur action ces sociétés qui doivent leur existence à une loi de la province. Mais le reproche le plus grave que j'ai à faire à cet article, c'est celui que j'ai dit: Vous autorisez un groupe d'individus à contracter indéfiniment des dettes, et vous les protégez en déclarant qu'ils n'auront pas de quoi y faire face. C'est par suite une injustice à faire à celui envers qui la dette a été contractée.

M. AIKINS: Je suis d'un avis tout autre que celui de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Le but de ces associations est énoncé dans l'article 5 du projet de loi, et le voici:

Former une association dans le but de tenir un registre d'animaux domestiques pur

sang ou d'une race distincte, ou plusieurs registres, chacun d'une race distincte de la même espèce d'animaux, le ministre peut approuver la demande et accorder les certificats ci-après mentionnés.

Cela comporte une somme de travail considérable. Cela veut dire que non seulement l'association aura un bureau principal, mais aussi peut-être plusieurs succursales dans les diverses provinces, et lui faudra sans doute employer des secrétaires, des gérants, des agents pour ces succursales. Ici, la question se présente de savoir comment elle fera face à toute cette dépense. Si vous consultez l'article II, paragraphe (c), vous verrez que la constitution et les statuts ou règlements requis par la présente loi pourvoient aux objets suivants :

L'admission, la démission, la suspension et l'expulsion des membres ordinaires ou à vie et la cotisation annuelle qui doit être payée par les membres ordinaires et, au besoin, par les membres à vie.

Combien de membres ces associations auront-elles? Des milliers peut-être à la campagne. Je ne sais, mais il se peut que, parmi les cultivateurs, il s'en trouve 10 p. 100 qui viennent se joindre à ces associations par désir de se livrer à l'élevage du bétail pur sang. Le revenu annuel d'une association sera vraisemblablement très considérable. Elle pourra n'être pas en mesure de faire face à ces obligations sur-le-champ à l'aide des contributions annuelles; il se peut qu'en attendant, elle ait à trouver les fonds qu'il lui faut, comme le font les autres sociétés qui empruntent sur leurs billets. Au lieu de payer sa contribution annuelle, un sociétaire préférera peut-être donner son billet pour quelque temps.

Certainement, il ne serait que juste que l'on accordât à ces associations les mêmes privilèges que ceux que l'on donne aux expositions ordinaires de notre pays, et qu'elles pussent être autorisées à réunir des fonds ou à réaliser des espèces immédiates par l'escompte de billets ou de promesses de paiement. Il me semble que la disposition ici mentionnée constitue seulement un privilège commercial fortuit que l'on accorde à presque toutes les associations pour des fins similaires.

M. OLIVER: Pourrais-je faire remarquer la possibilité qu'il y a par ce projet d'accorder des privilèges commerciaux à l'association de généalogie du bétail. En augmentant suffisamment la taxe, il sera possible à l'association d'exclure absolument du privilège d'enregistrement toute personne qui, possédant des animaux pur sang n'en a cependant pas d'assez purs pour justifier le paiement de sa part d'une taxe aussi élevée. Tout l'objet de la loi comporte que rien n'empêchera une personne en possession d'un animal pur sang de faire enregistrer cet ani-

M. AIKINS.

mal dans le livre de généalogie du Dominion. Par conséquent, si l'association n'a en mains aucune autre entreprise que le simple travail de l'enregistrement, il n'y a aucune raison pour élever la taxe, et tout individu possesseur de bétail appartenant à cette race particulière jouira alors du privilège d'enregistrement.

(Mais si l'association doit avoir le droit de se lancer dans ce que vous pouvez appeler une spéculation commerciale, et par là fournissant un prétexte pour établir une taxe élevée au lieu d'en mettre une réduite, alors celui qui n'a que peu d'animaux de cette catégorie se trouvera privé de l'enregistrement; et en réalité alors cette organisation, au lieu d'avoir une valeur nationale sera changée en une corporation privée à l'avantage de ceux qui sont le plus fortement intéressés dans la sélection de cette race particulière de bétail, et le particulier qui n'en posséderait qu'un petit nombre ne pourra pas en faire partie. Cette méthode est entièrement opposée à l'esprit de l'enregistrement du bétail, ou l'arrangement fait pour l'enregistrement des animaux pur sang, et c'est parce qu'elle sera préjudiciable au public en général dans l'enregistrement du bétail pur sang, si du moins l'élément commercial est introduit dans la loi, qu'elle est, à mon point de vue, pratiquement blâmable.

M. EMMERSON: Voici la question: Existe-t-il un précédent pour une législation de ce genre? Si ces honorables messieurs consultent les statuts des diverses provinces relativement à la constitution en corporation des sociétés agricoles, ils constateront que les mêmes méthodes ont été suivies—c'est-à-dire, demande au département compétent et concession de la capacité légale—mais vous ne trouverez dans aucune loi générale aucun pouvoir similaire à ceux que l'on propose d'accorder par cette loi. Je crois que les pouvoirs que l'on propose d'accorder par l'alinéa (b) de l'article 16 sont sans précédents en ce qui concerne les sociétés agricoles et autres organisations de ce genre par tout le Dominion. Cela me paraît extraordinaire, et je n'en puis pas voir l'utilité. Je ne vois pas que les objets en vue puissent être avantagés en quelque façon que ce soit, et il pourrait se produire des conséquences désastreuses pour les associations elles-mêmes.

M. AIKINS: Il me semble que l'avis exprimé par le ministre de l'Agriculture est tout à fait judicieux, et ce serait d'ajouter au paragraphe (b) de l'article 16 la même restriction que celle qui est ajoutée au paragraphe (a). Ce paragraphe stipule qu'une association peut acquérir, détenir et disposer de tous les biens meubles et immeubles nécessaires aux fins de l'objet que se propose l'association. Si la même restriction était insérée dans l'article (b) il me semble que personne ne pourrait y

voir objection, car il ne saurait y avoir aucun danger de voir l'association se lancer dans des spéculations commerciales si elle ne peut qu'acheter des immeubles pour les fins de l'association. Pareillement, dans le paragraphe (b) "tirer, faire, accepter, endosser, escompter, créer et émettre des billets à ordre et lettres de change et autres effets négociables nécessaires aux fins de l'association," cela, il me semble, serait une restriction absolument sûre.

M. ROBB: Le ministre pourrait avoir confiance en ce comité et nous dire ce qui l'a engagé à faire insérer cette disposition dans la nouvelle loi. Ces associations ne sont pas nouvelles dans le pays. Nous avons différentes associations de ce genre, les clydesdales et percherons pour les chevaux, les ayrshires pour le bétail et autres races. Chacune de ces associations a un secrétaire à qui elle paie des appointements, et les devoirs de ce secrétaire sont de favoriser les objets de l'association et de faire connaître l'association qu'il représente. Chaque association donne des prix de valeur considérable aux différentes expositions qui se tiennent par tout le pays, et ces prix sont généralement en proportion de l'importance de l'exposition. Les revenus sont constitués, d'abord par les droits d'entrées des membres, puis par les droits d'enregistrement, et il y a toute apparence que ces revenus sont pleinement suffisants d'après l'ancienne loi. Il me semble que le ministre devrait avoir plus de confiance en ce comité et devrait nous dire ce qui l'a engagé à demander cette disposition. Je ne suis pas sûr que les éleveurs aient demandé cela. Je sais que dans la région que j'ai l'honneur de représenter il y a beaucoup de bétail, et je n'ai jamais été informé que les éleveurs fussent court d'argent. Au contraire, il m'a toujours semblé qu'ils avaient plus d'argent qu'ils n'avaient besoin.

M. BURRELL: Je ne vois pas que je puisse en dire plus long à mon honorable ami que ce qu'en dit le bill même. Je persiste à croire que si l'amendement que j'ai suggéré était introduit dans le paragraphe (b) restreignant l'acceptation ou l'endossement des billets aux fins que se propose l'association, il n'y aurait plus rien à redire. Et comme la constitution de chaque association définit clairement quels en sont les objets, il me semble que ce sont-là des garanties suffisantes. Les associations elles-mêmes ont discuté cela à diverses reprises avec les commissaires du bétail; elles ont étudié attentivement ce bill et elles croient que cela est dans l'intérêt de toutes les associations. Assurément, sans prétendre à connaître tous les détails, je ne vois pas qu'il puisse y avoir en tout cela le danger qu'on redoute.

M. PUGSLEY: Je demanderais au très honorable leader du Gouvernement si, en vertu de l'alinéa (b), il ne serait pas possible à cette compagnie d'émettre des billets payables au porteur, et circulant comme de l'argent, et de se constituer en somme de véritables banquiers. Dans la loi sur la compagnie des grains, adoptée l'année dernière, précisément parce que cette loi comportait autorisation d'acheter et de vendre du grain et autres marchandises, le Parlement inséra une disposition aux fins expresses d'empêcher cette compagnie d'émettre des billets payables au porteur. Je demanderais à mon très honorable ami si les termes de cet article ne sont pas trop vagues, et si cette compagnie ne pourrait pas se croire autorisée à émettre des billets payables au porteur et même pouvant circuler comme de l'argent.

M. BORDEN: Autant que je me rappelle, quelques dispositions de même nature en d'autres bills, elles sont rédigées dans les mêmes termes que ceux-ci. Assurément, je ne supposerais pas que l'association pourrait se prévaloir de cette disposition pour faire des opérations de banque.

M. PUGSLEY: Pourquoi pas?

M. BORDEN: Tout simplement parce qu'il n'y a aucune disposition à cet effet.

M. PUGSLEY: Au contraire. Prenez n'importe quelle compagnie de prêts. Cette compagnie pourrait se présenter devant le Parlement et se prévaloir des termes d'un article contenant ces mots pour émettre des billets à ordre et tirer, faire, accepter, endosser et escompter, c'est-à-dire escompter des effets de commerce pour d'autres, et exécuter et émettre des billets à ordre, des lettres de change et autres effets négociables. N'y aurait-il pas ici, pour me servir d'une expression courante, quelque anguille sous roche?

M. BORDEN: S'il y en a une, il faut la chercher parmi quelques-uns des gros bonnets de ce pays, y compris plusieurs intimes de mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Il ne faut pas oublier qu'afin de rendre ces sortes d'associations réellement avantageuses au public, les cotisations doivent être peu considérables afin de donner à tous les éleveurs de bétail une chance de faire partie de l'association et de faire enregistrer leur race. En autorisant la société à contracter des obligations vous la mettez dans la situation d'avoir à augmenter ces cotisations et ainsi vous allez à l'encontre de l'objet que ces associations ont en vue. En outre, l'association peut être constituée en corporation quand il y a cinq membres; c'est tout ce qui est exigé. Il me semble, étant donné que l'objet de l'association est tout simplement l'enregistrement du bétail, et l'encouragement de la distribution de

récompenses pour la race particulière dans laquelle ses membres sont intéressés, il me semble, dis-je, qu'il ne saurait y avoir aucune justification pour leur donner le pouvoir d'émettre du papier négociable, ainsi qu'il est stipulé dans le paragraphe (b). Mais on nous demande d'accorder les pouvoirs extraordinaires contenus dans cette clause. On devrait nous donner quelque raison pour ce changement, et on devrait nous démontrer que l'application de la loi actuelle présente quelques inconvénients. La Chambre n'a entendu aucune explication à ce sujet, et on nous demande simplement de conférer à ces sociétés le pouvoir d'escompter et de vendre, à son gré, du papier de commerce, d'émettre des billets payables au porteur et négociables, ce qui est absolument contraire aux fins que se propose l'association, et cela sans que le ministre veuille nous faire connaître les raisons qui l'ont engagé à modifier la loi à cet égard.

M. AIKINS: Permettez-moi d'attirer l'attention sur les dispositions de la loi sur les compagnies. L'article 69 prescrit ce qui suit:

Rien dans le présent article ne limite ou restreint l'emprunt d'argent par la compagnie sur lettres de change, billets à ordre, faits, tirés, acceptés ou endossés par la compagnie ou en son nom.

Mais bien que ces dispositions apparaissent dans les chartes ordinaires de compagnie elles ne font pas nécessairement de pareille compagnie une société financière.

M. BORDEN: Je propose que le paragraphe b soit modifié ainsi qu'il suit:

Tirer, faire, accepter, endosser et émettre des billets à ordre, des lettres de change et autres effets négociables nécessaires aux fins de l'association.

M. McKENZIE: L'amendement que propose le très honorable premier ministre n'est pas aussi effectif qu'il pourrait être, si nous connaissons exactement ce que sont ces associations. Si le premier ministre veut jeter un coup d'œil sur le paragraphe b de l'article 11, qui se rattache au statut, il verra que le sens de ce statut peut être étendu à bien plus loin qu'on ne veut. Si le paragraphe b de l'article 11 était ravalé, alors l'amendement constituerait une bonne garantie.

M. BORDEN: La proposition contenue dans le bill est que le premier objet sera de tenir un registre, et que tous les autres objets en vue devront être approuvés par le Gouverneur en conseil.

M. McKENZIE: L'objet du bill est exposé dans l'article 5. Mais le paragraphe b de l'article 11 va plus loin que cela, parce qu'il dit que le règlement définira l'objet de la loi. Cet objet pourra être n'importe quoi.

M. PUGSLEY.

M. BORDEN: Je crois que la protection est suffisante ainsi.

M. PUGSLEY: Il me semble qu'il y a une grande différence entre une compagnie autorisée en vertu de la loi des compagnies et une compagnie autorisée en vertu de cette loi. Avec la loi des compagnies il faut fixer le chiffre du capital-actions dans les lettres patentes et quiconque traite avec la compagnie sait quel est le capital-actions. Chaque actionnaire qui a souscrit au capital une part qui ne peut en aucun cas être inférieure à \$100 est responsable pour le montant du capital souscrit. Dans ce cas en particulier il n'y a pas de capital-actions et il est expressément déclaré que la responsabilité des membres ne sera pas une responsabilité individuelle, mais correspondra à l'obligation que l'association peut encourir et la responsabilité est limitée à la cotisation annuelle de l'actionnaire. Puis, plus loin, dans l'article même que mon honorable ami vient de lire, il n'y a pas de pouvoir particulier donné à la compagnie, mais l'article 69 de la loi des compagnies dit que:

Rien en le présent article ne limite ou restreint l'emprunt d'argent par la compagnie sur lettres de change, billets à ordre, faits, tirés, acceptés ou endossés par ou au nom de la compagnie.

Là vous avez une disposition disant que l'article 69 ne limitera pas le pouvoir d'une compagnie d'emprunter de l'argent sur lettre de change ou billets à ordre. Mais quelle différence avec cette association. Ce bill donne à l'association d'une façon précise le pouvoir de:

Tirer, faire, accepter, endosser et émettre des billets à ordre, des lettres de change et autres effets négociables nécessaires aux fins de l'association.

Cela comprend toutes les valeurs négociables, comme les billets payables au porteur et cela permettrait de faire des opérations de banque. La compagnie pourrait émettre du papier de commerce et des billets payables au porteur.

Cela va plus loin que ne le prévoit la loi des compagnies, malgré que ce soit un genre de compagnie qui ressemble à une association de pêcheurs, une société d'agriculture ou une association d'exposition. Cela comprend toutes les variétés de compagnies que l'on n'a pas en vue d'avoir et qu'il n'est pas désirable de voir faire des opérations commerciales. Comme le dit mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), accorder ces pouvoirs, c'est détruire le but principal de l'autorisation. Il serait de beaucoup préférable de limiter la compagnie à l'occupation qu'elle a l'intention de faire avec son autorisation, que de lui donner le pouvoir de faire escompter son propre papier, d'escompter le papier d'autres personnes, d'émettre des billets et de se livrer à des opé-

rations commerciales complètement étrangères aux motifs pour lesquels l'autorisation a été demandée. Mon très honorable ami, le chef du Gouvernement propose de modifier cela en limitant le pouvoir d'émettre toutes ces différentes espèces de papier, lettres de change, billets payables au porteur, chèques, aux affaires de l'association. C'est une amélioration, mais je ne pense pas que nous devrions adopter ce bill avant d'avoir été informé des difficultés qui seraient rencontrées par ces sociétés avec l'application de la loi actuelle et si nous sommes autorisés à faire un changement aussi important dans la loi.

M. GRAHAM: Y a-t-il possibilité que les plus grands éleveurs de bestiaux puissent suivre l'exemple des grands trusts et au lieu de faciliter les opérations du petit éleveur, d'essayer d'obtenir une loi qui rendra la vie un peu plus difficile à ce petit éleveur? Dans Ontario, il y a des éleveurs de bestiaux qui ont obtenu de grands succès et il existe de magnifiques troupeaux de chevaux, de bestiaux, de porcs, comme on peut s'en rendre compte par le succès remporté par nos exposants à Chicago et ailleurs. Mais il y a aussi un grand nombre d'éleveurs avec un plus petit capital et qui élèvent du bétail sur une plus petite échelle en contribuant beaucoup à l'amélioration des troupeaux du pays. Il y a, pas très loin d'Ottawa, un assez grand nombre de ces petits éleveurs.

M. BURRELL: Mon honorable ami pense-t-il que ces personnes sont opposées à ce bill?

M. GRAHAM: Je l'ignore; nous essayons de nous rendre compte s'il y a une demande générale pour tout ce qui est dans ce bill.

Prenez la question de la cotisation, je crois qu'elle intéressera beaucoup plus le petit éleveur que le grand. Cela importe peu à ce dernier si elle est de \$1 ou \$50, mais cela importe beaucoup au petit éleveur qui est aussi intéressé à faire reconnaître et inscrire son bétail que le plus grand éleveur.

Revenons encore à la question de la cotisation. Si, en vertu de cette loi, l'association encourt une responsabilité très grande dans un but qui pourrait être très louable et si l'on trouve que le but qu'elle avait en vue n'a pas été atteint, que les espérances n'ont pas été réalisées et que sa signature a été donnée, qui paiera le billet? La cotisation est petite peut-être pour le moment, et les éleveurs de bestiaux, dans un grand nombre de circonscriptions des honorables députés, appartiennent à cette association en payant cette petite cotisation. La seule méthode possible par laquelle l'association peut payer ses engagements c'est d'augmenter cette cotisation, parce que personne n'est tenu de payer plus que

cette contribution. Permettez à l'association d'élever la cotisation et le résultat sera que le petit éleveur sera mis hors de l'association parce qu'il ne pourra pas la payer. Par conséquent, celui-là même que nous devrions protéger est celui qui en vertu de cet article additionnel sera privé des avantages qu'il devrait avoir. Tout en admettant que le ministre devrait travailler d'accord avec ces différentes associations du Canada et qu'il y en a un grand nombre qui existent avec l'autorisation et sous la surveillance des autorités provinciales, il devrait bien réfléchir avant de permettre qu'il soit possible de nuire de cette manière aux petits éleveurs. En ce moment la tendance est aux combinaisons en toutes choses et il en résulte que le petit opérateur se trouve supprimé par toutes ces grandes entreprises. J'espère que le ministre aura bien soin de ne pas sanctionner une loi qui aura le même effet sur le petit éleveur.

M. BORDEN: La cotisation est soumise à l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. OLIVER: Le but de la loi est fixé définitivement dans l'article 5, mais le paragraphe (b) de l'article 11 dit que les objets en vue pourront être établis par l'association. Ce paragraphe ne pourrait-il pas être supprimé et alors l'amendement du premier ministre au paragraphe (b) de l'article 16 serait compris dans des limites mieux définies.

M. ROBB: Le premier ministre a-t-il examiné la portée de l'article 15? Ne devrions-nous pas, en justice pour le public, déclarer que quiconque prêtera de l'argent devra être protégé?

M. AIKINS: Nous devons considérer que le peuple du pays se conduira raisonnablement. D'abord nous devons supposer que ceux qui avanceront de l'argent sur ces billets s'informeront de la solvabilité de l'association et s'ils ne trouvent pas son crédit bon, ils seraient fous d'avancer l'argent. Nous pouvons laisser aux gens raisonnables le soin de régler ces questions.

M. GRAHAM: Une grande partie de nos lois est destinée à protéger les gens contre eux-mêmes.

(L'article est adopté sur division.)

Sur l'article 17.

M. PUGSLEY: En tenant compte de l'article 16, nous devrions ajouter un paragraphe semblable à celui qui a été ajouté à la loi de la Grain Growers' Association, l'an dernier, après une discussion au sujet des pouvoirs de la compagnie et qui est ainsi conçu:

Rien dans cette loi ne sera considéré comme autorisant la compagnie à émettre des billets payables au porteur ou aucun billet à ordre destiné à circuler comme argent ou comme un billet d'une banque ou à se livrer à des opérations de banque.

M. BORDEN: J'étudierai cet amendement et en attendant nous pouvons passer à un autre article.

Sur l'article 20.

M. PUGSLEY: Ce bill montre évidemment que le rédacteur s'est avancé dans des sentiers non frayés jusqu'à ce jour. On propose ici de modifier le Code criminel et on déclare que les infractions à la loi seront considérées comme ayant été commises, non à l'endroit où elles auront été réellement commises, mais partout où l'homme pourra se trouver. Pourquoi est-il nécessaire de modifier le Code criminel?

M. SMITH (Ontario-sud): La grande difficulté est de suivre l'homme.

M. PUGSLEY: Cette difficulté peut se produire avec toutes les infractions.

M. SHARPE (Ontario-nord): Il est impossible de dire parfois où le délit a été commis, ce n'est pas une action manifeste, vous ne pouvez pas la voir au moment où elle se commet.

M. PUGSLEY: Si cette loi est appliquée, un homme qui a commis un délit dans Ontario pourra être jugé au Yukon.

M. SMITH (Ontario-sud): Oui, si on le trouve là.

M. PUGSLEY: C'est s'écarter manifestement du principe de la loi criminelle. Pourquoi les principes ordinaires de la loi criminelle ne s'appliqueraient-ils pas aux délits prévus par cette loi de la même façon qu'aux autres? En vertu de la loi criminelle, si un homme est hors de l'endroit où le délit a été commis, un mandat d'arrestation est lancé, signé par le magistrat du district où se trouve l'accusateur et l'homme est arrêté et conduit pour être jugé au comté ou à l'endroit où l'attentat a été commis.

M. SHARPE (Ontario-nord): Où serait déposé la plainte, si un homme se rendait coupable de fausse déclaration ou s'il présentait un faux certificat?

M. PUGSLEY: Je pense que le délit aurait été commis quand la distribution aurait été faite par le bureau de poste.

M. SHARPE (Ontario-nord): Comment prouver où le vol a été commis? Supposons que la lettre a été mise à la poste sur le train.

M. PUGSLEY: Autorisons la poursuite là où la lettre a été livrée par les autorités postales. C'est là que le délit a été consommé.

M. AIKINS: Le coupable peut résider à des milliers de milles de cet endroit. Ne serait-il pas préférable de porter plainte dans la localité où réside l'inculpé?

M. PUGSLEY.

M. SMITH: Le cas peut ne se présenter qu'une fois en dix ans, mais cette précaution serait très utile si jamais le cas se présentait.

Sur l'article 23 (déchéance de l'autorisation).

M. GRAHAM: Examinons cet article: Voici une association qui fait des affaires et qui a des billets en circulation, pour une somme de deux à trois mille dollars. Elle n'a pas d'autre actif que les contributions de ses membres. Les officiers n'ont aucune responsabilité. Ils ne se sont pas réunis depuis un an. Si l'association cesse d'exister qui paiera les dettes?

M. SHARPE: Les règlements concernant la liquidation pourvoient au paiement des dettes.

M. GRAHAM: Les règlements ne mettront pas d'argent dans la caisse et le Gouvernement, quels que soient les règlements qu'il fasse, ne rendra pas John Brown responsable des dettes.

M. BORDEN: L'attitude de l'opposition à l'égard de ce projet de loi me paraît assez étrange. Aucune loi du Parlement n'empêchera une association commerciale ou autre de faire faillite, si elle n'est pas bien administrée.

Sir WILFRID LAURIER: Là n'est pas la question. Vous vous faites autoriser à mettre une association en liquidation, ce qui présuppose qu'elle possède un actif; mais dans le cas actuel, vous autorisez une compagnie qui n'a pas un sou d'actif à contracter des dettes.

M. BORDEN: Où est l'article qui dit que l'association n'aura pas d'actif.

Sir WILFRID LAURIER: Il est dit dans le bill que la société ne possèdera rien autre chose que la contribution des membres et les frais d'enregistrement. Ces frais sont très peu élevés et suffiront à peine à couvrir les dépenses de l'administration. Ce bill autorise la compagnie à contracter des dettes, sans avoir d'actif.

M. BORDEN: Qu'est-ce qui porte mon honorable ami à supposer que cette association, plus que toute autre institution commerciale, contractera des dettes supérieures à son actif? Si ses recettes sont modiques, je suppose que ses dépenses seront proportionnellement modérées, si les affaires sont bien administrées. Est-on excusable de supposer que les administrateurs d'une association comme celle-là n'auront pas autant de bon sens et d'honnêteté que ceux qui dirigent des entreprises commerciales ordinaires.

Sir WILFRID LAURIER: Non, mais si l'honnêteté et le bon sens constituent un actif suffisant pour autoriser une compa-

gnie à faire des affaires, autant vaudrait abroger la loi concernant les compagnies ou toute autre loi, et nous en rapporter uniquement au bon sens et à l'honnêteté. L'expérience a démontré qu'il faut quelque chose de plus et qu'il faut pourvoir au paiement des dettes d'une compagnie, lorsqu'elle est mise en liquidation.

M. BORDEN: Je ne vois pas comment cela pourrait se faire. Supposons que le Parlement adopte une loi déclarant qu'aucune banque canadienne ne fera faillite.

M. GRAHAM: Une banque possède toujours un actif quelconque.

M. BORDEN: Cet actif peut représenter la centième partie de ses obligations. Il pourrait en être de même pour ces associations, si elles n'étaient pas administrées honnêtement. Mais comment peut-on empêcher cela au moyen d'une loi?

Sir WILFRID LAURIER: La loi peut exiger qu'une compagnie autorisée à contracter des dettes possède un capital. C'est la première fois que j'entends parler d'une compagnie qu'on autorise à contracter des dettes sans qu'elle possède le moindre actif. Le principe me paraît faux et je considère que l'article 15 devrait être supprimé; il n'a pas sa raison d'être; il constitue une innovation introduite dans l'ancienne loi et aucune bonne raison n'a été donnée pour motiver ce changement.

M. BORDEN: Je ne partage pas cette manière de voir. Une association comme celle-ci peut faire une œuvre très utile en travaillant à l'amélioration de nos troupeaux; ses affaires seront administrées en vertu de règlements qui devront obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil. Celui-ci, avant d'approuver ces règlements, les soumettra au commissaire des bestiaux et aux autres experts du département de l'Agriculture, pour que toutes les précautions soient prises contre les conséquences que l'on semble redouter.

Il y aurait certainement beaucoup à dire contre l'adoption de ce bill, si l'on doit commencer par supposer que le ministre de l'Agriculture, le commissaire des bestiaux et tous les fonctionnaires s'entendent avec les membres de ces associations pour voler le public. C'est sur cette supposition que reposent tous les arguments des honorables membres de la gauche. Il n'y a pas plus de raison de supposer que cette association contractera des obligations excédant son actif ou ses recettes que s'il s'agissait d'une banque ou de toute autre institution. Je ne comprends pas pourquoi l'on fait tout ce tapage ni quelles raisons on a de supposer que ceux qui s'engageront dans une entreprise de cette nature pour améliorer les troupeaux du pays, en prendront un prétexte pour voler le public.

C'est sur ces suppositions que sont basées toutes les objections de la gauche, car s'il en était autrement, je ne comprendrais pas l'opposition faite à ce bill. L'article a été remanié de manière à enlever à l'association le droit d'escompter des billets et par le paragraphe 8 elle ne peut émettre que les billets absolument nécessaires aux objets de l'association.

Avec une constitution qui devra être approuvée par le commissaire des bestiaux, qui est un homme très compétent, une association de cette nature n'aura pas plus de facilité pour voler le public que toute autre compagnie du genre de celles que nous autorisons tous les ans.

Sir WILFRID LAURIER: Personne n'a parlé d'opérations frauduleuses. Nous avons simplement prétendu que cette disposition constitue une innovation et ne se trouve dans aucune loi semblable. De plus, elle ne fait pas partie des objets de l'association qui sont simplement l'enregistrement des animaux de race pure. Plus l'enregistrement des généalogies sera fait avec soin, plus l'animal aura de prix, et moins l'enregistrement sera compliqué, plus les troupeaux y gagneront. Ces associations ne doivent pas avoir d'autres objets en vue et c'est pourquoi nous nous opposons à cet article. Il n'est pas du tout question de collusion; ces associations existent depuis la Confédération et comme c'est la première fois que nous rencontrons dans la loi ces dispositions étranges, nous demandons des explications. Nous en demandons d'autant plus que l'honorable ministre de l'Agriculture, en déposant le bill, n'a pas expliqué la raison de cette innovation et n'a pas dit par qui elle était demandée.

M. BURRELL: Je regrette d'être obligé de contredire le très honorable député. On m'a demandé des explications et j'ai déclaré expressément que tout ce qu'il y avait de nouveau dans le bill était cette disposition à laquelle mon honorable ami s'oppose; j'ai expliqué que le bill tend à donner aux membres de l'association le droit d'employer leurs fonds aux objets de l'association.

Sir WILFRID LAURIER: C'est parfait, mais on n'a jamais dit pourquoi l'association serait autorisée à emprunter de l'argent.

M. EMMERSON: L'honorable premier ministre n'est pas juste en montrant une pareille irritation et en apportant autant de chaleur à la discussion du bill. En agissant ainsi, il ne rend justice ni à lui-même ni à ceux qui combattent le bill. Je suis opposé au bill, parce que je prévois un conflit possible entre l'article 4 et l'article 11. Il me semble qu'on devrait définir plus clairement l'objet de cette association.

M. SMITH (Ontario-sud): L'article 23 est ainsi conçu :

Si l'association cesse pendant douze mois consécutifs de faire les opérations prescrites par sa constitution, par ses statuts et par ses règlements, ou si le ministre est d'avis, après une enquête à laquelle l'association a été dûment invitée à comparaitre, que les affaires de l'association ne sont pas bien conduites, le ministre peut déclarer l'association déchue de sa capacité juridique, et les affaires de l'association seront liquidées conformément à tels règlements que le Gouverneur en conseil peut édicter à cet égard.

Le paragraphe (c) de l'article 16 va plus loin et dit que l'association peut utiliser ses fonds pour tous objets supposés être à l'avantage de la race ou espèce spéciale d'animaux mentionnés dans la requête, y compris les dons aux expositions.

Supposons une association qui ne se conformerait pas à ces dispositions. Un an après, le ministre peut intervenir et ordonner la liquidation de l'association après en avoir donné un avis régulier, et il n'est que juste qu'il puisse exercer ce pouvoir.

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre a tort de supposer que parce que nous critiquons le bill, nous soupçonnons les membres de cette association d'être des voleurs. Il n'en est rien. Nous demandons simplement que des précautions raisonnables soient mises dans le bill. Toutes les compagnies commerciales qui ont un capital et qui sont autorisées à emprunter sur leurs effets, sont assujéties à la loi concernant la liquidation, mais une compagnie autorisée en vertu de la présente loi, ne sera pas assujétie aux lois concernant la liquidation et c'est une raison de plus pour se montrer très prudent lorsqu'il s'agit de l'autoriser à faire des opérations financières ou commerciales. L'article 23 indique de quelle manière il sera procédé à la liquidation de ces associations. Je prétends que cet article est tout à fait insuffisant. Il les exempte des dispositions de la loi concernant les liquidations et décrète qu'elles seront liquidées conformément à tels règlements qu'édictera le Gouverneur en conseil. Du moment où le ministre aura déclaré l'association déchu de la personnalité civile elle cessera d'exister comme corporation et ses affaires seront liquidées.

Comment le conseil des ministres peut-il percevoir des dettes? On ne trouve pas ici de disposition indiquant qui prendra les procédures voulues contre ceux qui peuvent être débiteurs de cette association, après que le ministre a pris l'arrêté de révocation de la personnalité civile. Il sera très difficile, il me semble d'appliquer cette disposition. Je me permettrai de conseiller à l'honorable ministre de faire en sorte que ces sociétés puissent emprunter de l'argent d'après les dispositions du statut relatif aux liquidations. Si nous laissons cette disposition 16 telle qu'elle figure à ce projet de loi et telle que

M. SMITH (Ontario).

le Gouvernement semble déterminé à l'y laisser, dans ce cas, d'après l'article 23, on devrait stipuler que, si la compagnie cesse ses affaires, elle se trouvera soumise aux dispositions du statut dont je viens de parler. On pourra alors s'attaquer à l'actif de cette compagnie et mettre cette dernière en liquidation en la façon ordinaire et convenable.

M. AIKINS: Il me semble que ce serait prendre là un moyen par trop encombrant. Celui que l'on conseille par cette disposition, et il n'y a pas raison de soupçonner que le conseil des ministres ne prendra pas le moyen convenable de mettre cette compagnie en liquidation, n'obligera pas les intéressés à avoir recours aux procédures extraordinaires et onéreuses qu'indique le statut relatif à la mise en liquidation.

M. PUGSLEY: L'honorable député veut-il laisser entendre que si le ministre est la cause que l'association disparaît, le conseil des ministres pourra alors nommer quelqu'un qui intentera des poursuites au nom de la compagnie et qui recouvrera les créances qui sont dues à cette dernière?

M. AIKINS: Les termes mêmes de cette dispositions sont formels en ce sens: "et les affaires de la compagnie seront liquidées conformément à ces règlements."

M. PUGSLEY: Oui, mais comment instituer des poursuites?

M. AIKINS: Cela deviendra facile, parce que le Gouvernement déclarera quel est celui qu'on doit assigner en justice.

M. SMITH (Ontario-sud): L'honorable député désire-t-il qu'on biffe cette disposition?

M. MORPHY: L'honorable représentant de Saint-Jean (N.-B.), pourrait étudier plus à fond les termes mêmes de cette disposition. Cette dernière ne dit pas que c'est l'association qui est en jeu, mais que ce sont plutôt les pouvoirs de cette dernière. Ce qui revient à dire que l'association, agissant en cette qualité, ne peut continuer longtemps les affaires. Cependant, cet article déclare immédiatement—ce qui est le cas de tout statut—que, si cet événement se produit, la compagnie et ceux qui la composent seront mis en liquidation. Cela saute aux yeux et j'ai raison de m'étonner de l'argument qu'invoque l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley).

Cette disposition décrète en termes formels que la mise en liquidation s'opérera d'après tels règlements que le Gouvernement peut arrêter. Ce dernier ne pourrait-il pas établir une règle d'après laquelle cette association serait soumise aux dispositions du statut relatif à la liquidation.

M. PUGSLEY: Non; je ne crois pas qu'il puisse en être ainsi.

M. MORPHY: L'honorable député l'ignore et je croyais qu'il en était ainsi.

M. PUGSLEY: J'ai dit que je ne croyais pas que cela fût possible.

M. MORPHY: Qu'on me permette de m'arrêter un instant à une allégation de l'ex-premier ministre, qui semble avoir saisi la situation plus clairement que ne l'a fait aucun autre membre de la gauche. Il a dit ce soir que tout ce que l'association aura à faire, ce sera d'aviser à l'administration d'après le statut. Elle n'est pas considérable l'association qui manipulera des millions de dollars; c'est une association qui possédera les fonds nécessaires à l'entretien de bureaux d'enregistrement et au paiement du personnel nécessaire, grâce à la perception de cotisations. Cet argent proviendra des contributions que l'association percevra de ses membres et de l'argent acquitté pour des fins d'enregistrement. Si je comprends bien, elle poursuivra ses opérations d'une année à l'autre à même le capital qu'elle retirera de ses différentes sources. Donc, les finances de la compagnie dépendent précisément des progrès de l'association. Si les efforts de cette dernière sont couronnés de succès, elle retirera certainement assez de contributions pour acquitter ses dépenses et, si son administration ne laisse pas à désirer, elle pourra compter sur un excédent de recettes minimales d'abord, mais qui augmentera jusqu'au point—je l'espère—de revêtir une importance nationale, parce qu'il me semble que la nature des opérations de cette compagnie nous donne raison d'espérer ce résultat. Je regrette moi-même que certains honorables députés aient soulevé des objections. Je sens que cette question est assez importante pour qu'on l'étudie à fond et qu'on n'exprime pas d'opinions vagues et indéfinies. Quant à l'article 5 et au sous-paragraphe (b) de l'article 11—je me fie à ma mémoire—il semble venir en conflit, mais, en vérité, il n'en est pas ainsi. Les fins que l'on se propose d'atteindre par ce projet de loi sont clairement indiquées dans l'article 5 qui donne une idée générale de ce que l'association recherche en demandant sa constitution civile.

Les honorables membres de la Chambre savent que, lorsque l'association commencera ses affaires, son premier acte sera de préparer des règlements pour la mise en vigueur en détail des fonctions que ses différents employés devront remplir et d'intéresser le public aux fins qu'elle poursuit; tout cela sera plus détaillé qu'il ne l'est aujourd'hui, mais il se rapportera toujours à l'article 5 du statut et le ministre devra tout approuver. J'en appelle au comité: Se trouve-t-il un seul parmi eux qui connaisse une association qui observe ces

données et qui soit mieux constituée que celle-ci ne l'est pour atteindre son but? A mon sens, l'association dont nous nous occupons ce soir assume une importance exceptionnelle au point de vue de l'intérêt général du pays; je crois que les honorables membres de la gauche devraient me faciliter de toutes leurs forces la tâche que j'ai assumée. Moi-même, je crois que la critique est nécessaire, mais nous devrions étudier ce projet de loi dans un esprit encore plus large que ne l'était celui dont quelques membres de cette Chambre ont fait preuve ce soir.

M. GRAHAM: Je ne voudrais laisser personne sous l'impression que nous cherchons à imputer blâme à quelque membre de cette Chambre ou à quelqu'un en dehors de cette enceinte à propos de cette question; mais je sais pertinemment qu'il y a une foule—je devrais dire un certain nombre—de petits éleveurs qui s'effraient quelque peu de la loi projetée.

M. SMITH (Ontario-sud): Non, je ne le crois pas.

M. GRAHAM: Qu'on me permette d'exposer ce que je crois être vrai.

M. SMITH (Ontario-sud): Que l'honorable député me pardonne, mais je sais mieux...

M. GRAHAM: L'honorable député ne sait pas mieux, mais, moi je connais mieux, si je lui laissais voir les lettres que j'ai reçues, il modifierait son opinion.

M. MORPHY: L'attitude véritable de l'honorable député est défavorable à ce projet de loi.

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne doit pas s'efforcer de faire connaître son opinion et la mienne également.

M. MORPHY: C'est là poser une question et j'y répondrai en ce sens...

M. GRAHAM: Aucunement, mais je sens qu'il est de mon devoir, en ma qualité de membre de cette Chambre, de travailler à sauvegarder l'intérêt du plus petit comme celui du plus grand éleveur du Canada. Chaque disposition de ce projet de loi protège amplement celui qui fait l'élevage sur une grande échelle, en ce sens qu'il lui importe peu qu'on lui réclame \$1 ou \$50 pour le maintien de l'association. Lorsque le premier effort fut tenté en vue d'établir une association afin de créer ce qu'on pourrait appeler une généalogie nationale dans le cas de notre bétail, je faisais partie de la législature de cette province et je me rappelle les débats sérieux qui se sont produits alors. Certains députés envisageaient cette question sous un jour plutôt sombre; ils se demandaient ce que serait cette association, mais, finalement, le projet de loi subit toutes

les étapes de la procédure parlementaire et tous tombèrent d'accord sur un projet de loi dont la mise en vigueur démontra les bons résultats. Cependant, quelques-uns des petits éleveurs, malgré ce qu'on affirme, craignent que, dans le cas d'une association plus considérable, ils risquent de ne pas conserver le même rang, à cause de l'importance relativement restreinte de leur industrie, que celui qu'occupent ceux qui se livrent à cette industrie sur une échelle plus grande et qui finiront par diriger exclusivement cette organisation.

M. THORNTON: L'honorable député peut-il nommer un petit éleveur qui redoute la proposition en discussion?

M. GRAHAM: Mon honorable ami sait que ce n'est pas ainsi qu'on doit agir à l'égard d'une correspondance de nature confidentielle. Je sais que les honorables membres de cette Chambre qui ont quelque expérience ne mettront pas en doute mon affirmation lorsque je dis que je connais certains petits éleveurs qui ne s'opposent pas à ce projet de loi—ce n'est pas là ce que j'ai dit—mais qui se demandent jusqu'à quel point cette loi sera mise en application; ce que je m'efforce loyalement de faire, c'est d'exposer tous les faits et, autant que je le puis, de rendre facile l'application de ce statut de façon à ce que les petits éleveurs aient un avantage égal à celui qu'on accorde au grand éleveur et qu'on ne le relègue à l'arrière-plan, à cause des contributions plus élevées qu'il faut prélever pour faire face aux dépenses encourues.

M. SMITH: (Ontario-sud): L'honorable député ne confond-t-il pas les associations plus faibles avec les éleveurs moins fortunés?

M. GRAHAM: Aucunement. Je me fais l'écho, autant que je puis, de quelques-unes des craintes qu'entretiennent certains petits éleveurs. Je ne veux pas qu'on me prête l'intention de laisser entendre que personne ne pourra administrer honnêtement les affaires de cette association, non, ce que je cherche à démontrer, c'est que tout homme, en supposant même qu'il ne possède qu'un seul animal qui doit être enregistré, aura parfaitement le droit de faire enregistrer cet animal sans difficulté aucune, tout comme s'il possédait quarante têtes de bétail. J'estime que notre législation devrait tendre à protéger tous ces petits éleveurs tout comme elle protège maintenant ceux qui se livrent à cette industrie sur une échelle plus grande.

M. THORNTON: Que trouve-t-on dans le statut qui empêche le petit éleveur de faire enregistrer un animal?

M. GRAHAM

M. GRAHAM: J'ai fait observer, à propos d'une autre disposition, qu'on pourrait faire payer ces contributions qu'on appliquerait à une entreprise tellement importante que le petit éleveur ne pourrait y participer.

M. CURRIE: Dans le livre généalogique de la plus grande association d'éleveurs du monde, l'American Jockey Club, le prix de l'inscription d'un animal est de \$2. Il n'y a pas d'organisation quelconque, si je ne me trompe; il n'y a qu'un registre et jamais personne ne s'est plaint qu'un homme qui ne possédait qu'un cheval ne pouvait enregistrer sa bête ainsi que pouvait le faire le propriétaire d'une écurie qui vaut un demi-million.

Ces choses participent beaucoup du sport, et je crois que les craintes que l'on exprime ici ne sont pas fondées.

M. ROBB: Mon honorable ami a cité l'article 5, mais il doit savoir qu'il se rattachait nécessairement à l'article 10, qui restreint le nombre des associations pour chaque race distincte.

M. BORDEN: Je demanderai au comité de revenir à l'article 16, au sujet duquel le représentant de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley) a formulé une proposition. Bien que les craintes de mon honorable ami ne me paraissent pas fondées, je proposerai, afin de dissiper tout doute, que le paragraphe (b) de l'article 16 soit modifié en insérant la restriction suivante:

Toutefois, rien de contenu au présent article n'autorise une association à émettre des billets payables au porteur ou destinés à être mis en circulation à titre de monnaie, ni à se livrer à des opérations de banque.

(L'amendement est adopté.)

M. OLIVER: Avant que le préambule soit adopté, j'inviterai de nouveau le ministre à biffer le paragraphe (c) de l'article 11, vu que l'article 5 tend déjà à peu près au même but.

M. BURRELL: Je ne me soucierais guère de le biffer. Je n'entrevois aucun des dangers contre lesquels on veut nous mettre en garde, et plus particulièrement celui que signalait le représentant de Renfrew (M. Graham) en disant qu'il craint que les petits éleveurs ne puissent pas se constituer en association parce qu'ils devront verser une cotisation plus élevée. Je lui ferai observer que la constitution de chaque association devra être approuvée par le ministre: or, comme c'est la constitution qui fixe la cotisation, le ministre se trouve donc autorisé à fixer le chiffre de cette cotisation et à faire en sorte que les petits éleveurs ne soient victimes d'aucun passe-droit.

M. McKENZIE: Le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) met de côté l'ancien-

ne loi des liquidations. Au dire du représentant de Brandon (M. Aikins), la liquidation des affaires d'une compagnie est chose compliquée et fort coûteuse. L'expérience m'a appris le contraire. Si le ministre connaît quelque autre mode de procédure plus simple, je serais bien aise qu'il nous en fit part.

Le moyen que fournit la loi des liquidations est bien conçu, il a l'avantage d'avoir subi l'épreuve de l'interprétation judiciaire; le sentier est donc bien battu. Voici maintenant que l'on adopte une nouvelle manière de liquider les affaires des compagnies. Le ministre de l'Agriculture peut m'en croire, la tâche n'est pas aussi facile qu'il se l'imagine peut-être. Mieux vaudrait s'en tenir à l'ancien mode de liquidation.

M. BORDEN: Puisque la loi des liquidations est aussi peu compliquée que le prétend l'honorable député, le Gouverneur en conseil pourra prescrire que les affaires de l'association soient liquidées sous le régime de cette loi.

(Rapport est fait du projet de loi.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES SUBVENTIONS AUX BASSINS DE RADOUB.

M. MONK propose que la Chambre passe à l'examen, en comité général, du projet de résolution suivant:

Il y lieu de modifier la loi de 1910 sur les subventions aux bassins de radoub, de manière à pourvoir: a) à la construction de bassins de radoub pour des fins navales et générales, dont le coût, en autant qu'il sera calculé comme base à l'octroi d'une subvention, ne devra pas excéder \$5,500,000, lesdits bassins de radoub ne devant pas être de la catégorie des cales flottantes, et devant avoir les dimensions déterminées par une loi qui sera basée sur cette résolution; b) à ce que la subvention payable du chef de ces bassins de radoub consiste en une somme n'excédant pas trois et demi pour cent du coût de l'entreprise établi et déterminé sous le régime de la loi des subventions aux bassins de radoub, 1910.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, j'aimerais à demander au ministre des Travaux publics (M. Monk) si le contrat relatif aux travaux à être exécutés à Saint-Jean a été signé aujourd'hui. S'il l'a été, en déposera-t-il copie sur le bureau de la Chambre?

M. MONK: Le contrat a été signé aujourd'hui par l'entrepreneur, mais non par le ministre. Celui-ci le signera demain, et copie en sera déposée sur le bureau de la Chambre.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution.)

M. MONK: Je crois que la Chambre est allée au fait de l'objet de cette résolution et de la légère modification que nous projetons d'apporter à la loi. Il est devenu nécessaire de donner une portée plus grande à la loi de 1910 concernant les subventions aux bassins de radoub. Eu égard aux proportions de plus en plus grandes des transocéaniques, il faut pourvoir à la construction de bassins de radoub plus vastes que ceux que l'on avait en vue en 1910, lorsque fut votée la loi des subventions aux bassins de radoub.

Quand ces vastes bassins de radoub seront construits en conformité des conditions énoncées dans la résolution, on pourra y faire entrer les plus grands navires, ainsi que tout vaisseau de la marine anglaise qu'il pourrait y avoir lieu de radouber. Cela nous permettra de continuer comme par le passé de tenter des efforts dans le but d'obtenir une réduction des taux établis par les assureurs maritimes.

Je dois dire à la Chambre que la modification que nous projetons d'apporter à la loi ne vise aucun bassin de radoub en particulier et n'a d'autre objet que d'aller au devant des besoins de l'avenir. A ce propos, on me permettra sans doute de donner lecture d'une dépêche de Londres, que les journaux canadiens reproduisaient le 11 mars courant.

Cette dépêche fait exactement voir l'état de l'opinion publique au sujet de la construction de bassins de radoub à l'heure présente et ce qui est nécessaire pour faire face aux exigences prochaines:

Londres, 6 mars.—La question de la construction de navires de 1,000 pieds de longueur a été beaucoup discutée dans les cercles maritimes depuis quelques années. Plusieurs architectes navals ont adressé des plans et il n'est pas difficile de trouver des constructeurs de navires qui désirent vivement entreprendre cette tâche, mais l'absence de bassins de radoub est encore un obstacle insurmontable.

Le "Titanic", navire frère du "Olympic", qui a 882 pieds de longueur est en armement à Belfast dans le plus grand bassin de radoub de l'univers, mais l'"Imperator", de la ligne Hambour-Amérique, 880 pieds, qui dépasse l'"Acquittania", de la ligne Cunard, 865 pieds, sera bientôt achevé. MM. Harland et Wolff ont consenti à construire pour la ligne White Star un navire ayant près de 900 pieds de longueur.

Ce sont les plus grands navires qui existent, en service ou en construction et ils conserveront probablement ce rang pendant plusieurs années encore. On dit que, si l'"Olympic" ne se fût pas trouvé dans les eaux anglaises, lorsque son dernier accident est arrivé, on n'aurait pas rencontré de bassin de radoub assez grand, et il est difficile de voir comment il aurait pu être réparé.

Le grand bassin de radoub de Belfast a 901 pieds de longueur et 96 pieds de largeur, mais les commissaires du port, au dire de la "Pall-Mall Gazette", ont ordonné à leur ingénieur de préparer des plans pour son agrandissement. Le trust de la Clyde a commencé à

construire un bassin de carénage d'au moins 1,000 pieds de longueur, mais il a obtenu l'avis de l'amirauté avant d'en fixer la largeur, car le bruit court qu'avant plusieurs années les navires de guerre auront 100 pieds de largeur. On augmente jusqu'à 1,000 pieds la longueur et jusqu'à 100 pieds la largeur du bassin Trafalgar à Southampton, tandis que sur la Mersey on construit un bassin de radoub qui recevra les plus gros navires qu'on ait encore imaginés.

Le Royaume-Uni possède 12 bassins de 800 pieds de longueur, mais vu leur largeur insuffisante, six d'entre eux ne pourraient pas recevoir des navires comme le "Lusitania" et le "Mauritania". Il est étonnant que 35 des transatlantiques qui font régulièrement escale à New-York n'y pourraient pas entrer dans un bassin de radoub.

Les autorités du port de Londres sont sur le point d'exécuter un des plus importants projets de construction de bassin de radoub auxquels on ait encore songé pour les navires de la Tamise, projet dont l'exécution exigera une dépense totale de près de \$70,000,000. Les premiers agrandissements qui seront entrepris au coût estimatif de \$29,000,000 comprennent un bassin de radoub de 800 pieds de longueur qui pourront recevoir des navires de 35,000 tonneaux, des navires aussi grands que le "Lusitania", et les plus gros bâtiments de guerre.

Il est surprenant d'entendre dire que la Mersey, qui possède déjà 68 bassins flottants et autres et 2 bassins de carénage et 36 milles de quais se prépare à de nouveaux agrandissements. Ces entreprises se développent surtout à l'extrémité nord où un mouillage en eaux profonde attendra les navires de 1,100 pieds; l'exécution du projet devant coûter près de \$15,000,000.

Vu cette situation et ce que nous entendons dire de la probabilité que les navires auront bientôt 1,000 pieds de longueur, on a cru nécessaire de modifier les dispositions de la loi des bassins de radoub et de décréter que, outre les trois classes de bassins de radoub mentionnées à l'article 7 de la loi de 1910 concernant les subventions aux bassins de radoub, on pourra établir des:

Bassins de radoub de première classe, pour des fins navales et générales, dont le prix de revient sur lequel se calcule la subvention ne dépasse pas cinq millions cinq cent mille dollars pour le cas des bassins de radoub spécifiés à l'alinéa a) ci-dessous, et quatre millions de dollars pour le cas des bassins de radoub spécifiés à l'alinéa b) ci-dessous, savoir:

a) Bassins de radoub, autres que les cales flottantes, ayant à leur achèvement au moins les dimensions principales ci-après mentionnées, savoir: longueur dégagée du fond entre la gaine des caissons, ou arête rentrante, et la tête, onze cent cinquante (1150) pieds; largeur dégagée de l'entrée, cent dix (110) pieds; profondeur de l'eau au-dessous du busc à marée haute des grandes eaux ordinaires, trente-sept (37) pieds; et

b) Cales flottantes dans lesquelles des navires d'un tonnage de déplacement d'au moins vingt-cinq mille tonneaux peuvent avec faci-

lité et sûreté être reçus et réparés; néanmoins, tout bassin de radoub de l'espèce ne pourra, pour les fins de la présente loi, être considéré comme bassin de radoub de première classe, à moins qu'il ne puisse recevoir et réparer avec facilité et sûreté les plus grands vaisseaux ou navires de la marine britannique existants lors de la conclusion du contrat.

C'est une mesure de précaution et, en ce qui concerne le Saint-Laurent, nous avons l'espoir d'obtenir une juste diminution des primes d'assurance en nous appuyant surtout sur le fait que nous espérons pouvoir fournir un bassin de radoub que la compagnie Lloyd trouvera acceptable. C'est pourquoi plusieurs personnes nous ont suggéré l'idée de modifier la loi des bassins de radoub afin de nous préparer aux éventualités.

M. PUGSLEY: Je suis fortement d'avis de faire tout ce que les ressources financières nous permettent afin de venir en aide à la construction de bassins de radoub là où ils sont nécessaires. J'ai été fort mêlé à l'application de la loi concernant les subventions aux bassins de radoub et, pendant que j'étais ministre, la construction de bassins de radoub à Port-Arthur, au Sault-Sainte-Marie, à Vancouver, à Esquimault et à Prince-Rupert a été adoptée. Des soumissions ont été demandées pour un bassin de radoub à Saint-Jean (N.-B.) en même temps que pour les travaux d'amélioration de la baie de Courtenay.

M. MONK: Il y en a eu plus que cela; j'en ai une liste complète.

M. PUGSLEY: Oui, il y en a eu un deuxième à Collingwood, je ne crois pas qu'il y en ait eu d'autres pendant que j'étais ministre. On m'a soumis un projet relatif à la construction d'un bassin à Québec, projet que je jugeais très important, car j'étais d'avis qu'il était fort à désirer qu'on construisit un bassin de radoub de premier ordre dans ce port.

Mais la difficulté à laquelle j'ai eu à faire face a été celle-ci: lorsque la proposition a été soumise avec les plans détaillés et le cahier des charges, elle indiquait le coût réel d'un bassin de radoub de première classe, et mon honorable ami verra par le dosier qui est dans son département que le coût s'élevait à \$3,300,000. Ce devait être un bassin de 900 pieds de longueur et suffisamment large pour recevoir les plus gros navires de guerre de la flotte anglaise, avec la profondeur voulue d'eau sur le busc. Cela comprenait le prix du terrain et la construction complète du bassin, l'établissement et l'outillage d'un atelier de réparations des navires, l'intérêt durant la construction, et toutes dépenses permises en vertu de la loi concernant les subventions aux bassins de radoub.

M. MONK.

M. PELLETIER: Quelle sont les soumissionnaires qui ont fait cette proposition?

M. PUGSLEY: Sir Robert Perks, représentant la compagnie. Je crois que c'était la compagnie Dominion Dry Dock et l'estimation du coût était \$3,300,000. La compagnie demanda qu'on lui accordât l'escompte sur ses obligations et qu'il fût compté comme partie du coût de l'entreprise, ce qui l'aurait portée à \$4,000,000. Elle me demanda une subvention de 3½ p. 100 sur \$4,000,000. Je lui répondis que la loi concernant les subventions aux bassins de radoub ne me donnait pas ce pouvoir, que le chiffre de la subvention devait être fixé en premier lieu et fixé sur le certificat de Travaux publics d'après une évaluation du prix de l'entreprise.

Je crains que mon honorable ami ne rencontre une difficulté s'il demande au Parlement de changer la loi sous ce rapport. Ce ne sera pas un bien grand secours que d'augmenter le chiffre de la subvention à cinq millions et demi de dollars, parce que la compagnie ne peut toucher que 3 1-2 p. 100 sur l'estimation du prix de revient du bassin. Je désire sincèrement encourager de toute façon raisonnable possible que la construction d'un bassin de première classe à tel endroit où l'on jugera bon, mais je crois que l'on remplira mieux l'objet en vue si ont voulait augmenter le taux de l'intérêt. La subvention de 3 p. 100 ne commence à être payée que lorsque le bassin est complété et elle n'est payable que pendant trente-cinq ans. Un bassin de radoub n'est pas une proposition bien attrayante financièrement parlant, et on me représenta que les entrepreneurs étaient obligés de payer un escompte très fort sur leurs obligations, vu que le capital n'était pas garanti; jusqu'à présent les compagnies n'ont pas réussi à obtenir l'argent nécessaire à la construction d'un bassin.

Le coût d'un bassin de radoub à Québec, même en ajoutant l'intérêt pendant la construction, n'est que de \$3,300,000 pour un bassin de 900 pieds, et un bassin de 1,000 pieds coûtera \$300,000 de plus. Vous n'aidez aucunement à l'entreprise en accordant 3½ p. 100 sur un coût de cinq millions et demi, parce que, bien que vous ayez droit d'accorder une subvention allant jusqu'à cinq millions et demi, il vous faut cependant faire établir le coût réel par un examen soigneux fait par des ingénieurs et certifié par l'ingénieur en chef. Si vous portez la subvention à quatre ou 4½ p. 100 sur le coût réel, vous aurez plus de chances d'assurer la construction d'un ou de plusieurs bassins de radoub de première classe. Voilà les considérations que je sou mets à l'honorable ministre parce que je voudrais que l'on obtienne des résultats.

M. PELLETIER: Naturellement le bill ne désigne pas l'endroit où le bassin sera construit, mais je crois que tout le monde admettra que le temps est arrivé où il est impérieusement nécessaire d'avoir un bassin de radoub à Québec. Il y a présentement naviguant sur le fleuve Saint-Laurent, entre quinze à vingt navires qui ne pourraient être réparés au cas où un accident sérieux leur arriverait. C'est un état de choses lamentable auquel il faudra pourvoir immédiatement. Mon honorable ami a parlé de la proposition faite par sir Robert Perks.

M. PUGSLEY: Messieurs Allan et sir Thomas Shaughnessy, président de la compagnie du Pacifique-Canadien, étaient associés à sir Robert Perks.

M. PELLETIER: Mon honorable ami (M. Pugsley) a eu l'expérience que la subvention actuelle n'est pas suffisante pour engager quelqu'un à construire un bassin de radoub à Québec; et dans les intérêts, non seulement de Québec mais de tout le Canada, il est absolument nécessaire que l'on ait les moyens de réparer les grands navires à cet endroit. La résolution mentionne un bassin de radoub de 1,150 pieds de long, et ce n'est pas trop. Dans un bassin de cette dimension on pourra recevoir les plus grands navires, et on pourrait aussi le diviser en trois compartiments dans lesquels on logerait les navires de grandeur ordinaire. J'admets que la construction d'un bassin de radoub n'est pas une proposition financière engageante, parce que nous ne voulons pas que les taux imposés à la navigation soient trop élevés. Je crois que mon ami (M. Pugsley) conviendra avec moi, que la question d'avoir un bassin de radoub à Québec devra être résolue sans retard. Tous ceux qui sont intéressés dans la navigation seront heureux d'apprendre que le Gouvernement s'occupe de cette question d'une façon sérieuse.

M. PUGSLEY: L'augmentation du prix de revient d'un bassin de 1,150 pieds ne serait pas en proportion de l'augmentation des dimensions.

M. PELLETIER: Pour l'agrandir de 100 pieds, les \$300,000 mentionnés par mon honorable ami ne suffiraient pas.

M. PUGSLEY: En fin de compte, ce n'est qu'une question de quantité, et quant au matériel, il n'est pas besoin d'avoir un matériel beaucoup plus coûteux pour une forme de radoub de 1,100 pieds que pour une forme de 900 pieds.

Quelque libéral que vous vous montriez dans votre évaluation, le prix de revient d'une forme de radoub de 1,150 pieds ne saurait excéder 4 millions. Accordez plutôt un intérêt d'un taux un peu plus élevé; de la sorte vous viendriez notablement en aide

à la compagnie qui se propose de construire la forme de radoub.

Si vous faites adopter ce projet de loi, dans un an vous serez dans la situation où nous nous sommes trouvés. Nous avons fait voter en 1910 un projet de loi accordant une subvention généreuse de 3½ p. 100 jusqu'à concurrence de 4 millions. Cette offre ne fut pas suffisante pour déterminer la construction du bassin. Le résultat aurait été tout autre si nous avions offert de payer l'intérêt au taux de 4 p. 100, car je ne pouvais accorder aucun escompte sur les obligations que la compagnie émettrait. Mon avis, c'est que vous ne pourrez par cette mesure atteindre le but que vous avez en vue, car le capital n'étant aucunement garanti, le taux de l'intérêt n'est pas suffisant pour attirer les capitalistes.

M. BUREAU: Faut-il conclure des observations du directeur général des Postes que cette aide à l'établissement de formes de radoub ne sera que pour le bénéfice de la ville de Québec, ou de quelque autre endroit dans le voisinage de Québec?

M. PELLETIER: J'ai dit que c'était pour le pays tout entier. Il n'est indiqué aucun endroit en particulier où une forme de radoub doit être construite avec l'approbation du Gouverneur...

M. MONK: Nous en voulons une à Trois-Rivières.

M. BUREAU: J'allais justement indiquer Trois-Rivières comme l'endroit le plus propice sur le fleuve Saint-Laurent. Si un navire fait naufrage en amont de Trois-Rivières, on n'a qu'à laisser le navire descendre le courant; au contraire, le navire fait-il naufrage en aval de Trois-Rivières, la marée permet de lui faire remonter le courant. C'est le seul endroit le long du Saint-Laurent où l'on dispose de ce double moyen, et je prie le ministre des Travaux publics de ne pas perdre de vue les avantages que présente Trois-Rivières, lorsqu'il s'agira de construire ces formes de radoub.

M. MONK: Je suis bien aise de constater qu'il y a unanimité dans le comité sur la nécessité de ces formes de radoub, et j'ai pris note particulièrement de ce qu'a dit l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), car il a été chargé pendant plusieurs années de l'exécution de cette loi, et dès lors l'expérience acquise doit lui mériter quelque attention de notre part.

Sous le régime de l'honorable député, la modification de la loi opérée en 1910, marque un progrès sur la législation de 1908; mais nous sommes loin d'avoir atteint la perfection, et d'après tout ce que j'ai entendu dire depuis que je suis chargé de la direction de ce département, je suis convaincu que, dès la prochaine session, il sera nécessaire de modifier de nouveau cette

M. PUGSLEY.

législation et de l'adapter à certains besoins dûment constatés et qui ont été signalés par des hommes dont l'expérience est plus grande peut-être que celle de mon honorable ami. En ce qui regarde le taux de l'intérêt, c'est l'opinion de beaucoup de personnes, opinion que je partage, que nous subventionnons dans une mesure assez généreuse ces entreprises en leur accordant 3½ p. 100 sur les frais pendant une période considérable. C'est la prétention de beaucoup de gens qu'effectivement nous soldons le prix de construction du bassin; mais je ne pense pas que cette prétention soit fondée. S'il nous fallait relever le taux de l'intérêt, nous aurions à nous défendre contre toutes les compagnies qui ont été subventionnées antérieurement. Elles réclament un remaniement de leurs subventions, et il en résulterait beaucoup de confusion.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre se rappellera que je ne lui ai pas proposé d'augmenter la somme, mais de la laisser à 4 millions.

M. MONK: A l'heure actuelle il est possible de se procurer les fonds pour ces entreprises par l'intermédiaire de personnes solvables, qui sont en mesure de les mener à bien et qui n'en font pas une affaire de spéculation. C'est seulement lorsque ces entreprises sont fondées sur la simple spéculation, et qu'on ne se propose pas de les parachever, que le taux de l'intérêt est un obstacle sérieux. Par conséquent, si le travail peut être exécuté, comme il l'a été dans la plupart des cas, sur une offre de 3½ p. 100, n'allons pas sans nécessité, lorsqu'on ne le demande pas, offrir davantage. Comme l'a déclaré l'honorable directeur général des Postes, nous n'avons en vue aucun endroit en particulier. Je crois qu'avant longtemps, considérant ce qui se passe sur l'autre côté du continent, nous serons obligés de venir en aide à l'établissement sur la côte du Pacifique de formes de radoub qui devront être de plus grandes dimensions que celles que nous construisons d'ordinaire. Nous devons les faire de 1,000 pieds de longueur à la suite du parachèvement du canal de Panama, en raison de la présence de bâtiments de grandes dimensions qui remonteront le Pacifique jusqu'à la Colombie-Anglaise. Dans Québec, le besoin est urgent. Un des inconvénients de la forme de radoub de Montréal, c'est son exigüité, sa longueur, n'étant que de 900 pieds. Nombre de personnes à Montréal me l'ont déclaré. Il sera nécessaire, à l'avenir, je pense, d'examiner avec plus de soin les estimations sur lesquelles la subvention est basée.

Dans le cas du bassin de radoub de Montréal, je crois que l'évaluation, est un peu forte. Je n'ai jamais entendu parler d'un bassin à flot qui ait coûté la somme

que l'on dit être une estimation raisonnable du prix de cet ouvrage—\$1,800,000 je crois. Jamais je n'ai entendu parler d'un bassin à flot qui ait coûté rien d'approchant. Ces bassins sont censés ne pas coûter plus d'un million.

M. CURRIE: A peu près \$800,000.

M. MONK: Au reste, c'est là une question de détail. A mon avis, il se peu que nous ayons, non pas à augmenter le taux car ce serait encourager la spéculation, mais à garantir que le bassin sera construit, et qu'il fonctionnera une fois terminé. Il faudra de même je crois vérifier avec plus de soin l'évaluation des frais d'après lesquels la subvention est calculée. Dans le cas du bassin de Montréal, nous payons pendant trente-cinq ans \$105,000 par année, ce qui est une forte subvention pour un bassin à flot.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami sait-il que ceci comprend le creusage, l'emplacement, la construction de quais, l'établissement de tous les ouvrages pour les bateaux et l'outillage pour les réparations?

M. MONK: Il va sans dire que la somme de \$105,000 est plus que l'intérêt sur le simple coût du bassin à flot. Les frais augmentent tous les jours et ils peuvent varier. Nous avons demandé suffisamment pour l'année, et je ne doute point qu'à la prochaine session il ne soit nécessaire de présenter à la Chambre une nouvelle demande de fonds.

M. PUGSLEY: Après avoir porté de 4 millions à 5,500,000 piastres le chiffre d'après lequel la subvention sera payée, le ministre ne pense-t-il pas qu'il y aurait lieu de soumettre au comité la déclaration de quelque ingénieur touchant un bassin de radoub de premier ordre susceptible de coûter cette somme? Si le bassin ne doit pas coûter ce montant, il est bien inutile d'en faire mention dans la loi. Il nous a déjà été fait une soumission pour un bassin de radoub par une compagnie dont sir Robert Perks était membre, sir Andrew Allan président et sir Thomas Shaughnessy, directeur avec d'autres citoyens éminents de la province de Québec et le prix de ce bassin n'était que \$3,300,000 après avoir alloué l'intérêt durant la construction. Qu'y a-t-il pour justifier l'augmentation à \$5,500,000? Pourquoi aller au delà des 4 millions?

M. MONK: Ce n'est pas le désir de payer plus cher, comme mon honorable ami peut se l'imaginer. Ceux de nos agents qui ont eu à s'occuper de l'affaire, m'ont dit qu'il était plus sûr d'aller jusqu'à \$5,500,000.

Ce bassin d'une forme nouvelle n'aura pas moins de 1,150 pieds de longueur, 37 pieds de profondeur et 110 pieds de largeur. Celui des Vickers à Montréal a coûté 3 millions. C'est à ce chiffre que les frais

avaient été évalués, et il n'avait que 900 pieds de long sur 30 pieds de profondeur.

M. PUGSLEY: Dans le cas d'un bassin à flot, vous n'avez pas à tenir compte de la longueur, mais de la force élévatoire.

M. MONK: Celui-ci aura une capacité de 35 millions de tonnes. A tout événement, la chose sera étudiée avec soin avant que la subvention soit arrêtée. A Prince-Rupert, où l'on a construit un bassin d'une capacité de 20,000 tonnes, ce bassin a coûté \$2,199,168.02; de sorte que quand il s'agit d'un bassin de 1,150 pieds de long sur 110 de large et 107 pieds de profondeur, il est difficile de dire, étant donné que le prix de toutes choses a considérablement augmenté, combien il coûtera, d'autant plus qu'il ne s'est jamais encore construit de bassin comme celui-là. Il est bon, je crois, de prendre nos mesures pour répondre aux éventualités qui pourraient se produire. Il est de notre intérêt de limiter la dépense le plus possible, et il n'est pas probable qu'avant la prochaine session il se présente plus de deux cas de ce genre. Je demanderai à mon honorable ami de ne pas trop nous restreindre et de compter que nous n'irons pas au delà de ce qu'un examen soigneux nous aura indiqué comme devant être le coût probable de cet ouvrage.

M. PUGSLEY: La difficulté est que les soumissionnaires, sachant à combien la chose est évaluée, feront leur prix en conséquence. Le ministre et les ingénieurs auront fort à faire pour maintenir les offres au-dessous de ce chiffre. Je crois que, dans le cas de Vancouver, nous avons retranché un demi-million du montant auquel le bassin avait été évalué.

M. MONK: Il faudra prendre de grandes précautions.

M. PUGSLEY: Il m'est difficile de comprendre que de 4 millions l'on ait dû porter la chose à cinq millions et demi.

M. MONK: Nous veillerons à ne pas nous en laisser imposer.

M. PUGSLEY: Y a-t-il quelque part sur l'Atlantique ou sur le Pacifique un bassin dont le coût puisse être évalué à \$5,500,000?

M. MONK: Il n'y en a aucun de cette dimension de ce côté-ci de l'Atlantique. En voici une liste:

Lieu.	Profondeur, Largeur,		
	Longueur, Pieds.	deur, Pieds.	Pieds.
Boston	727	30	
New-York, 4.	518	31	
Long-Island, 2.	729	32	
Norfolk, 3.	529	34	96
Charleston, 1.	554	34	96
Mare-Island, 2.	720	30	86

Celui-ci est presque fini, et il a coûté jusqu'à présent \$1,385,000. Ce sont là des bassins qui, pour la plupart, étaient en voie de

construction en 1907. En Angleterre, il y a des bassins à Liverpool, mais aucun qui ait ces dimensions; ils varient de 728 à 925 pieds. Une forme de bassin beaucoup plus considérable est à l'étude dans les ports anglais, et nous désirons nous tenir à la hauteur des besoins de l'époque.

Il n'y a rien devant le département et il est bien possible que nous ne soyons pas appelés à utiliser ce crédit; seulement, il faut bien se tenir prêt à répondre à toutes les éventualités qui peuvent surgir.

M. PUGSLEY: Cela me semble un saut terrible pour ce crédit. Quelle estimation le ministre a-t-il sous les yeux?

M. MONK: J'ai sous les yeux les représentations des compagnies de navigation, des commissaires du port de Montréal, ceux du port de Québec et de nombre d'autres personnes avec qui j'en ai causé.

M. PUGSLEY: Existe-t-il une estimation de \$5,500,000 pour le coût de ce bassin de radoub?

M. MONK: C'est là le chiffre suggéré par les ingénieurs de mon département, qui jusqu'ici ont fait toutes ces évaluations et contrôlé ces calculs, et ils ont jugé ce chiffre légitime. Il y va de notre intérêt de maintenir les évaluations et le coût au plus bas chiffre possible. Nous ne négligerons rien pour réduire l'estimation, autant que faire se pourra.

M. BELAND: Prévoit-on qu'une compagnie quelconque acceptera ces conditions?

M. MONK: Il n'y a pas de demande devant le département pour le moment; seulement je ne me range pas à l'avis de ceux qui ont affirmé ici, ce soir, que l'exploitation d'une cale de radoub n'est pas une affaire lucrative, c'est une entreprise qui, dans les autres pays, a rémunéré les capitaux engagés. Nous avons à Lévis un petit bassin de radoub qui, bien administré, devrait être de bon rapport; car, dans les autres pays, la réfection des bassins de radoub a été chose lucrative, quand on l'a bien administrée. Tout me porte à croire qu'au pays, grâce à l'expérience acquise, à Québec comme dans les autres ports de premier ordre où se font ces réfections, l'entreprise serait lucrative.

Possédant l'outillage voulu, une compagnie retirerait des bénéfices de l'entreprise. Grâce aux subventions que nous accordons, subventions fort généreuses à mon avis, il y a tout lieu de croire qu'avec une bonne gestion, l'exploitation des bassins de radoub devrait rapporter des bénéfices dans tous nos ports.

M. PUGSLEY: Ce qui est critiquable, à mes yeux, c'est que sans avoir obtenu de rapport des ingénieurs de son ministère ni d'estimation du coût d'une de ces cales

M. MONK.

de radoub, sans avoir d'état distinct à soumettre au comité, le ministre sachant d'ailleurs, comme nous, que la construction d'un bassin de radoub plus long n'est après tout qu'affaire de proportion, nous demande d'accepter les yeux fermés ce crédit de \$5,500,000 substitué à l'ancien crédit de \$4,000,000, estimation pourtant déjà si généreuse; et cela, au moment où dort dans les casiers de ses bureaux une offre de la compagnie des bassins de radoub du Dominion, offre fort soigneusement préparée, portant à moins de \$4,000,000 le coût global d'une cale de radoub de 950 pieds de long, pour les réfections des navires, tout compris, coût du terrain, creusement des fondations, intérêt durant la période de construction, même l'escompte sur les obligations, droits de timbre, bref tout ce qu'il est possible de concevoir.

Le ministre croit-il qu'il soit bien légitime de faire pareille demande à cette Chambre? On nous dit qu'en 1910 nous avons fait preuve de beaucoup de générosité. Effectivement nous l'avons été, et tant que le ministre n'aura pas prouvé au comité que ces bassins de radoub coûteront probablement plus de \$4,000,000, il ne devrait pas nous demander de voter ce crédit ainsi majoré.

M. MONK: L'honorable député part de la supposition qu'il faudra dépenser toute cette somme de \$5,500,000, parce que nous demandons l'autorisation de le faire. Je ne demande cette mesure législative que pour répondre aux besoins toujours croissants des intérêts maritimes et non pas dans le but de relever à \$5,500,000 le coût d'un bassin de radoub. Si je demande cette somme, c'est afin de pouvoir répondre aux besoins qui se présenteront et je tiens de mes fonctionnaires préposés de vieille date à cette œuvre...

M. PUGSLEY: Le ministre a-t-il un rapport?

M. MONK: Ce sont les fonctionnaires du département qui disent que c'est là le chiffre légitime.

M. PUGSLEY: Le ministre a-t-il à cet égard un rapport écrit?

M. MONK: Je n'ai pas de rapport écrit; mais je m'entoure des lumières des fonctionnaires du ministère et je suis leur avis. Que sais-je, moi, en fait de bassin de radoub?

M. PUGSLEY: Le ministre devrait savoir qu'il y a dans les casiers de ses bureaux un devis dressé avec infiniment de soin, donnant l'estimation détaillée d'une cale de 900 pieds.

M. MONK: Cela s'applique à une cale de radoub promise par l'ancien ministre à Québec, si je ne fais pas erreur.

M. PUGSLEY: Cela ne remonte pas si loin; le rapport date de 1910

M. MONK: Il n'a pas été présenté de demande régulière.

M. PUGSLEY: Oui, ce rapport existe au département. . .

M. MONK: Il s'agit d'une cale de radoub de 900 pieds. C'est toute autre chose, et les circonstances ne sont plus les mêmes.

M. PUGSLEY: Un plan très complet avait été dressé.

M. MONK: Ce n'est pas à mon honorable ami, mais aux hommes de métier que je m'adresse pour savoir le coût estimatif de l'entreprise. Supposons que ce coût estimatif soit de \$5,500,000; le crédit voté nous permettrait de commencer l'entreprise. Mon honorable ami (M. Pugsley) peut être certain qu'à l'avenir ces estimations seront préparées avec plus de soin. Je ne puis pas faire mieux pour le moment. L'honorable député voudrait-il que nous ne fussions pas en position de répondre aux besoins du trafic maritime? C'est une affaire de six mois. Tout ce qui sera fait sera porté à la connaissance de la Chambre à la prochaine session. Mon honorable ami n'a pas raison de dire que nous portons les dépenses à \$5,500,000; ce n'est pas du tout ce que nous faisons. Nous demandons seulement à avoir la latitude nécessaire. Je me conforme aux avis de nos fonctionnaires et de certains spécialistes du dehors, qui conseillent de demander ce crédit, pour être en mesure de répondre à tous les besoins.

M. PUGSLEY: Ce qui me surprend, c'est que les fonctionnaires du département passent de \$4,000,000 à \$5,500,000, car je le répète, il existe dans le département des plans très complets qu'il a fallu, non des semaines, mais des mois, pour préparer.

M. SHARPE (Ontario-nord): Depuis quand?

M. PUGSLEY: Depuis 1910.

M. MONK: Tout est augmenté et sans une marge suffisante, on ne saurait pas où on en est. A Québec, il y a des endroits où les excavations devront être faites dans le roc vif et dans d'autres endroits, le dragage sera très facile. Il faut parer à toutes les éventualités. Mon honorable ami n'est pas raisonnable en voulant réduire ce crédit.

M. GRAHAM: On en arrivera bientôt à excuser le coût du Transcontinental.

M. PELLETIER: Disons que l'item est voté.

M. PUGSLEY: Je suppose qu'il est inutile de discuter davantage, mais j'avertis l'honorable ministre (M. Monk) qu'on fera

des efforts auprès de lui pour que le crédit. . .

M. SHARPE (Ontario-nord): Vous aurez fait votre devoir.

M. PUGSLEY: Le ministre sera sollicité de tous côtés pour que les dépenses s'élèvent rapidement à \$5,500,000 et il aura à se défendre du mieux qu'il pourra.

M. MONK: Mon honorable ami a de la pitié en réserve.

M. PUGSLEY: Toutes mes sympathies iront à l'honorable ministre dans les ennuis qu'il aura. Il ferait mieux de laisser le crédit à \$4,000,000 et d'élever le taux de l'intérêt. Quoi qu'il en soit, j'ai dit tout ce que j'avais à dire sur la question.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

M. MONK propose que la résolution soit renvoyée au comité général pour être jointe à la discussion du bill sur les subventions aux bassins de radoub.

La motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA RESOLUTION RELATIVE AUX SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de résolution concernant les subventions aux chemins de fer.

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'exécède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante p. 100 de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille.

M. BORDEN: Je ferai remarquer qu'il serait peut-être préférable de joindre la discussion de la résolution à la discussion générale ou à la discussion des articles du projet de loi. Je crois savoir que l'opposition consent à cet arrangement, à la condition que certains renseignements soient donnés. Je ferai préparer un mémoire pour demain matin.

Un amendement a déjà été proposé. Je désire en proposer un autre à la résolution n° 6, page 21:

A la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique, pour la construction et le parachèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine à Brandon, 15 p. 100 de la somme totale y dépensée, ne devant pas excéder \$20,000.

Notre intention est de modifier cette résolution et Son Altesse Royale, le Gouverneur général, a donné son assentiment à l'amendement proposé. La résolution modifiée est ainsi conçue :

A la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine en la ville de Brandon, 25 p. 100 du montant dépensé pour ledit pont; lequel pont devant être terminé sans délai inutile.

Cette déclaration est plutôt vague; toutefois, c'est la forme en laquelle on m'a remis cette modification.

M. BELAND: Il n'y a pas de restriction?

M. BORDEN: 25 p. 100 sans restriction aucune.

M. GRAHAM: On en est venu à une entente à laquelle j'ai été partie principale en vue du règlement d'une divergence d'opinion qui existe entre la ville de Brandon et le Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons soumis une proposition d'après laquelle la compagnie devait recevoir 25 p. 100 du coût de la construction de ce pont et, en outre, la subvention ordinaire. C'est le résultat général de la subvention conclue alors. Cette proposition est en tous points conforme à cette entente.

M. BORDEN: Si mon honorable ami ne s'y oppose pas, nous adopterons ce projet de résolution, en renvoyant la discussion à l'examen du projet de loi que je vais déposer.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une seconde fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BORDEN demande à déposer un projet de loi (n° 183) autorisant l'octroi de subvention pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

ADOPTION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MILICE.

M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense) propose que le projet de loi (bill n° 171) modifiant la loi de la Milice, soit lu une 2e fois.

Ainsi que je l'ai expliqué, monsieur l'Orateur, lorsque j'ai déposé ce projet de loi, ce dernier ne contient que deux dispositions. L'une se rapporte à une entente projetée conclue à la dernière session, mais qu'on n'a pu mettre à effet. Le général Otter a été créé, par décret du conseil, major-général, ce que le Parlement aurait dû faire par un statut spécial. En outre, d'après le présent statut, les corps de cadets doivent

M. BORDEN.

prendre part aux exercices avec n'importe quelle partie de la milice en activité. On ne juge pas à propos que ces jeunes gens se mêlent aux membres de la milice en service actif, mais on estime qu'ils doivent former des camps séparés.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 2e fois, examiné sommairement en comité et adopté.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 184), concernant la Imperial Loan and Investment Company of Canada.

La séance est levée à une heure et cinq minutes mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 26 mars 1912.

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

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. AMES: Le 22 mars, le représentant de Grey-nord (M. Middlebro) président du comité des comptes publics, a déposé le 6e rapport de comité et en a demandé l'adoption. Il a été convenu d'attendre jusqu'à hier ou aujourd'hui. Je propose donc que ce rapport soit accepté.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (n° 138), déposé par M. Hazen, tendant à constituer en corporation la commission du port de Winnipeg et de Saint-Boniface.

Le 2e (n° 167), déposé par M. Burrell, concernant l'institution civile des sociétés d'enregistrement du bétail.

Le 3e (n° 171), déposé par M. Hughes (Victoria), tendant à modifier la loi de la milice.

ADOPTION D'UNE LOI MODIFIANT LA LOI DES JUGES.

L'hon. J. DOHERTY (ministre de la Justice) propose la 3e lecture du bill (n° 156) tendant à modifier la loi des juges.

M. PROULX: Je demande à présenter l'amendement suivant:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction d'en retrancher l'article 2.

—Ainsi que je l'ai dit lorsque le comité général était saisi de ce projet de loi, je ne crois pas à la nécessité de deux nou-

veaux juges de la haute cour d'Ontario pour expédier les affaires judiciaires dans cette province. La loi de la législature d'Ontario qui a trait à ces deux juges a été adoptée il y a deux ans et la législature est actuellement saisie d'un bill, déposé par le chef de l'opposition, tendant à l'abrogation de cette loi, et dont le sort n'a pas encore été réglé.

Le chef de l'opposition, auteur du projet de loi, est un avocat qui a une grande pratique au barreau et il déclarait l'autre jour, en proposant la 3e lecture, qu'il sait par expérience que les juges actuels peuvent fort bien disposer de tous les procès.

De plus, le Gouvernement d'Ottawa a détourné des juges de leurs occupations régulières et les a nommés membres de commissions. On serait porté à croire que, si ce Gouvernement était d'avis que le nombre des juges de la haute cour est insuffisant pour l'expédition de la besogne judiciaire, il laisserait ces juges à leurs fonctions habituelles et ne les détournerait pas de l'accomplissement de leur devoir.

Le pays verse une forte somme d'argent pour l'administration de la justice et nous avons un grand nombre de juges dans les différentes provinces. Dans l'Ontario, il y a cinq juges de la cour d'appel, douze juges de la haute cour et soixante-douze juges, aînés ou puînés des cours de comté. En outre, nous déboursions une forte somme pour les pensions des juges retraités. L'an dernier, un juge de la cour d'appel d'Ontario a pris sa retraite et il retira son plein traitement de \$7,000 par année. Et, il n'a pas pris sa retraite parce qu'il était malade, mais après avoir servi le nombre d'années requis par la loi des juges qui autorise la pension égale aux pleins appointements. Ce juge est devenu administrateur d'une grande compagnie de crédit de Toronto. Il a profité de la loi qui lui permettait de prendre sa retraite après un certain nombre d'années pour améliorer son sort, car il ne touche pas seulement son plein traitement de juge, mais il reçoit de plus un traitement à titre d'administrateur de cette compagnie de crédit.

Nous devrions diminuer, autant que faire se peut, les frais d'administration de la justice, et lorsque des voix autorisées nous disent que ces deux juges ne sont pas nécessaires, je ne vois pas qu'il y ait lieu de pourvoir à leur traitement.

Le bruit court, il va sans dire que deux membres de la Chambre, partisans du ministère, occuperont ces nouveaux postes. Je suppose que leurs espérances ont été frustrées parce qu'ils n'ont pas obtenu de portefeuille et qu'il faut appliquer ce baume sur leurs blessures, mais je ne crois pas que le public permette au ministre d'en agir ainsi à ses dépens. Je propose donc mon amendement, qui est appuyé par M. Lanctôt.

M. DOHERTY: Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre ce que l'honorable député (M. Proulx) a dit à l'appui de son amendement, mais je suppose qu'il a répété les observations qu'il a faites hier soir lorsque la Chambre siégeait en comité général. J'apprends qu'il a été déposé devant la législature d'Ontario un bill tendant à abroger la loi qui a trait à ces deux nouveaux juges, mais que l'honorable député ne conçoit pas d'inquiétude, car si ce bill devient loi, nous aurons l'occasion de le savoir avant de faire des nominations. Il va sans dire que nous ne nommerons pas ces juges, si le bill est adopté.

Quant à ce que l'honorable député a dit de l'inutilité de ces juges, je ne puis que répéter ce que je disais hier soir, que la législature d'Ontario, sur la proposition du ministère provincial, a déclaré que ces deux juges sont nécessaires, et que le gouvernement d'Ontario insiste sur la nécessité de les nommer. Il peut exister une divergence d'opinions sur ce point et je ne suis pas prêt à dire que le Gouvernement fédéral ne pourrait pas exercer sa discrétion dans une certaine mesure au sujet de la nécessité de ces nominations, mais je comprends qu'il faudrait de graves raisons pour motiver le refus persistant de se rendre au désir d'une province, exprimé d'une façon constitutionnelle et se rapportant à un sujet qui, tout bien considéré, est du domaine que la constitution trace à la province.

M. PROULX: Je ferai observer qu'il n'y a pas de besogne arriérée.

Quelques VOIX: Observez le règlement.

M. BUREAU: Le ministre de la Justice nous renseignera-t-il au sujet de la déclaration du représentant de Prescott, que deux membres du Parlement dont les espérances ont été frustrées, qui ne sont pas entrés dans le ministère, doivent être nommés juges, grâce à cette loi.

M. DOHERTY: Je crains d'être obligé de renvoyer mon honorable ami (M. Bureau) au représentant de Prescott pour qu'il obtienne une réponse. Il semble être le seul qui soit renseigné sur ce sujet.

(L'amendement de M. Proulx est rejeté sur division.)

La motion est adoptée et le bill est lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA VENTE DES CASERNES DE FORT-OSBORNE.

La Chambre siège de nouveau en comité général pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il est expédient: a) de confirmer un décret du conseil, daté du 17 février 1912, autorisant la vente et transfert à la province du Manitoba, moyennant le

somme de \$200,000, de certains immeubles dans la cité de Winnipeg, comprenant les casernes du Fort-Osborne et la propriété de la salle d'exercice militaire; b) d'autoriser une convention avec ladite province en conformité des conditions portées audit décret du conseil; et c) d'autoriser l'emploi du produit de telle vente aux fins d'acheter des emplacements et d'y construire des édifices devant servir de salles d'exercice militaire et d'arsenaux pour la milice active de ladite cité, et pour des casernes et autres fins militaires dans cette cité ou ses environs.

Sir WILFRID LAURIER: J'avais compris que l'honorable ministre donnerait de nouvelles explications concernant ce projet de résolution.

M. HUGHES (Victoria): Ainsi que je l'ai expliqué l'autre jour, la compagnie de la baie d'Hudson a d'abord cédé cette propriété au Gouvernement de la Puissance du Canada aux termes d'un décret du conseil impérial, daté du 23 juin 1870, relatif à l'entrée de la terre de Rupert dans la confédération. Le 22 janvier 1872, le Gouvernement fédéral a, aux termes du décret du conseil impérial, pris une étendue de 50 acres des terres de la compagnie de la baie d'Hudson, situés dans la ville de Winnipeg, pour des fins provinciales et fédérales.

Le 10 avril 1874, le Gouvernement fédéral passa un arrêté en conseil accordant au gouvernement du Manitoba la moitié est de ces cinquante acres. Par un autre arrêté en conseil du 27 juin 1893 il céda la partie ouest de la partie nord à l'Université de Manitoba. Par d'autres arrêtés en conseil datés le 23 mai 1894 et le 16 août 1895 le gouvernement fédéral donna la partie sud de la moitié ouest au ministère de la Milice et de la Défense... Un arrêté du 23 octobre 1893 céda à la cité de Winnipeg certains terrains pour des rues. Le 17 février 1912 le gouvernement fédéral transféra du ministère de la Milice et de la Défense au gouvernement du Manitoba le reste de cette propriété militaire qui formait environ 13.2 acres. L'arrêté du conseil du 2 juin 1870 ordonne que ce terrain ne devra servir qu'à des fins publiques. Si on le vendait aux enchères on en obtiendrait certainement plus que \$200,000; mais si on le vendait pour des fins particulières il retournerait immédiatement à la compagnie de la baie d'Hudson. On trouve dans le chapitre 58 des statuts révisés une liste couvrant plusieurs pages de propriétés qui ont de temps à autre été cédées par le gouvernement impérial à l'ancien gouvernement du Canada et au gouvernement fédéral, dont plusieurs en pur don. L'honorable député de Toronto-ouest a dit l'autre jour que la province d'Ontario possédait certains terrains dans la ville de Toronto pour des fins publiques. Ces terrains ne peuvent pas être utilisés à des fins com-

merciales sans le consentement du Gouvernement, mais dès que le consentement a été obtenu la valeur en a augmenté. Dans la ville de Winnipeg les circonstances sont les mêmes. En cédant le terrain actuel nous pourrions acheter pour la salle d'exercices militaires et les casernes un emplacement aussi avantageux que celui que nous occupons dans le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de ne pas être du même avis que mon honorable ami, non pas au sujet de tout ce qu'il a dit mais au sujet de la conclusion à laquelle il est arrivé. Je concours dans tout ce qu'il a dit au sujet des cessions de terrains par un gouvernement à un autre. Cela s'est fait maintes et maintes fois dans le passé et pour de bonnes et valables raisons dans chaque cas. Il est vrai que le gouvernement impérial a donné au gouvernement fédéral plusieurs terrains de grande valeur, mais ces terrains étaient employés à des services qui, jusqu'à ce temps-là, avaient été faits par le gouvernement impérial et qui dans l'avenir devaient être faits par le Gouvernement fédéral; conséquemment on ne cédait pas seulement les avantages du terrain mais aussi les fardeaux.

De la même manière le Gouvernement fédéral a plus d'une fois cédé aux gouvernements provinciaux des terrains dont il n'avait plus besoin, mais qui pourraient être utiles au gouvernement provincial. Prenons par exemple le terrain dont il a été question hier, l'emplacement de l'hôtel du gouvernement à Toronto. Ce terrain a été cédé il y a plusieurs années par le gouvernement fédéral au gouvernement provincial pour l'usage de la province. Une des conditions était que si plus tard le gouvernement provincial aliénait ce terrain, qu'on lui cédait pour en faire la demeure du lieutenant-gouverneur, il lui faudrait alors se trouver un autre terrain pour l'hôtel du gouvernement. Lorsque ce bill a été discuté hier, je n'ai pas pour ma part insisté sur l'insertion d'une clause de ce genre, parce qu'il est notoire que le gouvernement de la province, en vendant ce terrain qui jusqu'à présent était occupé par l'hôtel du gouvernement s'en était procuré un autre ailleurs, ce n'était pas nécessaire de dire qu'il faudrait faire ce qui était déjà fait.

J'admets avec mon très honorable ami que lorsque le gouvernement fédéral vend un terrain à un gouvernement provincial, la transaction ne doit pas être considérée comme affaire commerciale. Nous ne désirons pas faire de profits au détriment du gouvernement du Manitoba. Mais je prétends que le gouvernement fédéral ne doit pas être placé dans une position plus désavantageuse que celle qu'il occupe aujourd'hui, et mon objection à cette transaction est qu'en cédant au gouvernement du Mani-

toba ce terrain de 13 acres environ, me dit-on, le gouvernement fédéral sera dans une situation pire que celle qu'il occupe aujourd'hui. Présentement ce terrain est occupé par les casernes. Lorsque nous le céderons il nous faudra trouver un autre terrain pour ces casernes, qu'il faudra reconstruire. Je ne m'oppose pas du tout à ce que l'on cède ce terrain au gouvernement du Manitoba; je crois qu'il est temps que nous choissions un meilleur emplacement pour les casernes, et le gouvernement provincial pourrait construire des bureaux publics ou autres édifices plus convenables que les casernes actuelles. J'approuve donc l'idée de céder ce terrain au gouvernement du Manitoba et de trouver un terrain ailleurs pour les casernes. Mais dans quelle situation le gouvernement fédéral se trouvera-t-il alors? On recevra \$200,000 du gouvernement du Manitoba pour ce terrain, et pour que le gouvernement fédéral ne perde pas par cette transaction il faudra que mon honorable ami puisse pour cette somme trouver un autre terrain et y construire les casernes pour remplacer celles que nous avons maintenant.

Ces casernes ont coûté environ \$250,000, et le colonel Biggar dit qu'elles valent aujourd'hui environ \$100,000, de sorte qu'il faudra dépenser au moins \$250,000 en constructions seulement pour mettre le Gouvernement fédéral dans la même situation qu'il est aujourd'hui, et il lui faudra à part cela trouver un emplacement. Je dis qu'il n'y a ni justice, ni équité dans cette transaction; l'honorable ministre donne trop pour ce qu'il reçoit. Il devrait recevoir un équivalent de ce qu'il lui faudra payer pour un terrain et pour construire des casernes afin de remplacer celles que nous avons aujourd'hui. Cette question avait déjà été soumise à l'ancien Gouvernement qui a toujours été disposé à céder ce terrain au gouvernement du Manitoba, mais nous considérons que nous ne pourrions le donner pour \$200,000. Le prix était absolument trop bas. Le ministre des Finances devra trouver au moins \$500,000 pour nous mettre dans la même situation que nous occupons aujourd'hui. Je crois que le terrain que l'on propose de céder vaut au moins \$1,000,000, mais je le répète, je ne demande pas que l'on exige cette somme; je ne demande pas que l'on fasse une transaction absolument commerciale, et que l'on exige du gouvernement du Manitoba le prix commercial du terrain. Mais on devrait faire une estimation de ce que coûteront le nouveau terrain et les casernes, afin que nous sachions où nous en sommes par cette transaction. Pour ces raisons, je crois qu'elle est désavantageuse pour le Gouvernement fédéral.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je concoure entièrement dans la plus grande partie du discours de mon très ho-

norable ami (sir Wilfrid Laurier) mais je n'accepte pas sa conclusion que le Gouvernement fédéral sera dans une position plus désavantageuse que celle qu'il occupe aujourd'hui si la transaction proposée a lieu. Le ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes) a déjà cité une longue liste de terrains que le gouvernement impérial avait cédés au Gouvernement fédéral sans aucune compensation quelconque. La même chose pourrait être faite dans de mêmes conditions, lorsque des terrains appartenant au Gouvernement fédéral ne conviennent plus pour les fins auxquelles ils servent présentement, mais serviraient très bien aux fins auxquelles le gouvernement provincial se propose de les employer. Tel est le cas actuel. Tous les membres de cette Chambre qui connaissent où est situé ce terrain savent qu'il serait impossible de l'employer encore bien longtemps comme terrain d'exercices militaires et casernes. Des raisons d'hygiène et de commodité publique font que le terrain ne convient pas et à tous les points de vue il est évident que le Gouvernement du Canada sera obligé de transporter la salle d'exercice militaire et les casernes à un endroit plus convenable à ces fins.

Dans l'intervalle, le gouvernement du Manitoba a constaté qu'il lui fallait agrandir ses édifices publics; le Gouvernement fédéral ne pourrait pas vendre ces terrains pour des fins commerciales. Il s'agit donc alors de savoir à quelles conditions la couronne représentée par le Gouvernement fédéral cédera ses terrains à la couronne représentée par le gouvernement du Manitoba. Le ministre de la Milice et de la Défense a expliqué que pour la somme de \$200,000 que le gouvernement du Manitoba consent à payer, il pourra se procurer des terrains plus grands, plus commodes et mieux situés que ces treize acres sur lesquels sont aujourd'hui la salle d'exercice et les casernes. Mons très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit que les édifices sur les terrains en question ont coûté beaucoup d'argent. C'est vrai; nous comprenons tout cela. Mais quelques-uns de ces édifices auraient besoin de grandes réparations avant longtemps; et si le Gouvernement du Canada était obligé d'enlever ces casernes et cette salle d'exercice de cet endroit, quelle valeur auraient ces édifices? Ils n'auraient aucune valeur parce que ces terrains ne peuvent être utilisés que pour des fins publiques, et le gouvernement du Manitoba ou tout autre corps public qui voudrait utiliser ce terrain serait obligé de démolir ces édifices et d'en ériger d'autres à leur place. Conséquemment, la question se résume pour moi à la valeur de l'emplacement. La question que nous avons à considérer est celle-ci: Le Gouvernement du Canada peut-il se procurer ailleurs dans la ville de Winnipeg ou

dans ses environs un terrain plus grand, mieux adapté à des fins militaires que ce terrain de 13 acres dans le centre même de la ville. Je n'ai aucun doute sur la réponse que l'on donnerait à cette question. Pour toutes ces considérations, je ne vois pas que l'on puisse s'opposer raisonnablement à la proposition du ministre de la Milice, qui est de céder ce terrain au gouvernement du Manitoba pour qu'il le fasse servir à des fins publiques, en considération d'une somme qui permettra d'obtenir ailleurs dans la ville de Winnipeg des terrains qui conviendront mieux.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami n'a pas réfuté une seule de mes objections. J'admets avec lui que l'ancien Gouvernement consentait à céder ce terrain au gouvernement du Manitoba.

Ce fut naguère une caserne; depuis, la ville a pris de telles proportions que ces bâtiments ne répondent plus aux besoins. Je le reconnais bien, personne ne prétendra le contraire; mais lorsque mon honorable ami accepte du gouvernement du Manitoba \$200,000 comme prix de cette propriété, il prend de l'argent dans le trésor fédéral pour en faire don au Manitoba. A eux seuls les bâtiments coûteraient plus de \$200,000 à construire, et pour se procurer un emplacement suffisamment rapproché de Winnipeg, je suis sûr que le ministre devra payer beaucoup plus que \$200,000. Nous verrons bien, mais, à mon avis, en acceptant cette somme de \$200,000 du gouvernement du Manitoba, il n'obtient pas la valeur des bâtiments dont il se défait, et il devra payer pour un nouvel emplacement beaucoup plus qu'il ne reçoit pour ce terrain et les bâtiments qui y sont érigés.

M. BORDEN: Il n'existe qu'un dissentiment entre le très honorable leader de l'opposition et moi. Je soumets que, une fois démontrée l'impossibilité d'utiliser davantage cet immeuble comme caserne et salle d'exercice, les bâtiments se trouvent à perdre beaucoup de leur valeur. Leur destination est spéciale, celle de salle d'exercice et de caserne, et du moment que cet immeuble doit être affecté à d'autres fins, de quelle utilité seront désormais ces constructions? Il n'y a plus qu'à les démolir. C'est ce qu'il y aura lieu de faire, afin de permettre la construction à leur place de bâtiments publics adaptés aux besoins.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne suis pas très au courant des conditions locales, mais lorsque le Gouvernement nous demanda de lui transférer cet immeuble, nous reconnûmes que c'était juste et qu'il y avait lieu de le faire. Nous envoyâmes un officier, le colonel Biggar, pour s'informer, et son rapport fut que nous devrions rece-

M. BORDEN.

voir à titre d'indemnité, non pas \$200,000, mais quelque chose comme \$600,000 ou \$700,000. Telle est la situation aujourd'hui, tel était l'état des choses lorsque nous reçûmes nos portefeuilles au mois d'octobre. Nous avions devant nous ce rapport constatant que le prix devrait être de \$600,000 ou de \$700,000 et je ne vois pas de raison de changer d'avis.

M. HUGHES (Victoria) (Ont.): L'estimation de la valeur faite par le colonel Biggar est entre les mains du très honorable leader de l'opposition. Comme ce rapport l'indique à sa face même, l'estimation est faite au point de vue de la valeur de l'immeuble comme terrain de ville, c'est-à-dire de sa valeur spéculative. Le très honorable leader de l'opposition lui-même (sir Wilfrid Laurier) reconnaît que je ne suis pas très loin du chiffre juste. La seule divergence entre lui et moi, c'est quant à la valeur actuelle des bâtiments. Comme l'a fait observer le très honorable premier ministre (M. Borden), la valeur actuelle des bâtiments est à peu près nulle; même le gouvernement du Manitoba nous a offert de payer un prix beaucoup plus élevé, si nous voulions enlever ces bâtiments et leur sauver ces frais. Les évaluations du colonel Biggar varient de \$300,000 à \$600,000 (la plus haute qui ait été donnée), et cela purement au point de vue de la vente comme terrains de ville. Comme l'a fait observer l'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmund Osler), il a été donné huit fois plus à Toronto pour des immeubles vendus comme terrains de ville, que lorsqu'ils avaient été affectés à l'usage du Gouvernement.

M. GRAHAM: N'y a-t-il pas danger maintenant que les champions des droits des provinces sont tellement nombreux que lorsque le Gouvernement vient à conclure un marché avec le Manitoba, c'est l'intérêt de la province qu'il a en vue plutôt que l'intérêt du Dominion? L'honorable ministre de la Milice fait observer le peu de valeur de ces bâtiments pour la province; c'est là se placer au point de vue de la province. Ce que l'honorable ministre devrait considérer c'est la valeur de ces bâtiments pour le Dominion. J'y insiste, nous sommes exposés à ce qu'il y ait tant de forts champions des droits des provinces que les droits du Dominion soient oubliés.

M. HUGHES (Victoria) (Ont.): Depuis quand?

M. GRAHAM: Ce marché en est une preuve, comme plusieurs autres projets de résolutions dont la Chambre peut être saisie. Il semble que nous devions céder sur toute la ligne; dès qu'une province demande quelque chose, nous le lui accordons. Ces honorables ministres semblent oublier qu'ils sont les gardiens du Trésor fédéral,

et que leur rôle ne consiste pas à distribuer cet argent aux diverses provinces et à leur donner ce qu'elles demandent.

C'est ici une affaire où les intérêts du Dominion doivent être sauvegardés. Le Manitoba est assez fort pour voir à ses propres besoins. Notre Gouvernement est chargé de voir aux affaires du Dominion. Le très honorable premier ministre a comparé ce marché (et ce ne devrait pas être autre chose) entre le Dominion et la province du Manitoba à ce qui s'est passé entre le gouvernement impérial et le Dominion à l'occasion du don à celui-ci de certaines propriétés du gouvernement impérial. Mais je lui ferai observer qu'il s'agissait là d'immeubles qui n'étaient pas alors utilisés par le gouvernement impérial pour des fins pratiques, et comme on ne s'en servait pas, on en a fait don au Dominion. Ici, au contraire, il s'agit d'immeubles utilisés effectivement par le département de la Milice du Canada, et nous n'en devrions pas faire don purement et simplement à la province du Manitoba. C'est une opération financière, et le Dominion devrait insister pour obtenir l'équivalent de ce qu'il cède. L'argent que nous retirons de l'aliénation de cet immeuble ne nous permettra nullement de nous replacer ailleurs dans les mêmes conditions; il nous permettra au plus de nous procurer un terrain où construire les bâtiments requis. L'honorable ministre hoche la tête, mais il s'apercevra d'ici à l'année prochaine que je suis dans le vrai, et que cette somme minime obtenue du gouvernement du Manitoba comme prix de cet immeuble sera absorbée par le prix d'achat du terrain acheté comme emplacement, et nous serons tenus, en plus, de déboursier les sommes requises pour l'érection des bâtiments. L'honorable ministre a indiqué la valeur de cet immeuble pour le Dominion; voyons l'autre côté, sa valeur pour la province du Manitoba. Supposons que le gouvernement du Manitoba soit désireux de se procurer cet immeuble, et qu'il soit la propriété d'un membre de la députation ou d'un syndicat; ils en demanderaient à peu près un million; et c'est une injustice pour le Dominion qu'une propriété qui vaut beaucoup plus que \$200,000, et qui répond exactement, et au mieux, aux besoins du Manitoba, soit cédée à ce gouvernement pour moins d'un quart de sa valeur; je le répète, c'est une injustice à faire au Dominion. Si nous désirons faire un cadeau au Manitoba,—et déjà nous lui en faisons un,—c'est parfait, mais n'allons pas faire un cadeau au Manitoba sous couvert d'une opération financière, car ce n'est pas en réalité une opération financière. Pour l'information de la Chambre je vais lire cette évaluation du colonel Biggar, officier du département de la Milice:

M. HUGHES (Victoria): Ce document est déjà consignés dans le compte rendu des Débats.

M. GRAHAM: Eh bien, je me propose d'en donner lecture de nouveau avec la permission du président, car il s'agit d'une évaluation faite par un fonctionnaire autorisé du département. J'ajouterai que dans ce rapport, il affirme que M. Rogers, le ministre des Travaux publics du Manitoba, était disposé à accepter son évaluation de cette propriété. Lorsque M. Rogers devint ministre de l'Intérieur, nous le voyons se dédire de cette déclaration consignée dans le rapport du colonel Biggar, et s'assurer une propriété au tiers de l'estimation faite par celle-ci dont le gouvernement du Manitoba était prêt à payer le montant. Cette propriété a plus de valeur aujourd'hui qu'à la date de la préparation du rapport; si nous en croyons ce qui se publie au sujet de cotes immobilières, sa valeur depuis la date du 11 janvier serait augmentée probablement de 20 ou 40 p. 100.

Pour me conformer à vos instructions, j'ai soigneusement vérifié la valeur des terres dans le voisinage des casernes du fort Osborne, à Winnipeg; j'ai consulté plusieurs agents d'immeubles sur la manière d'arriver sûrement à une appréciation juste de cette valeur. Il a été ensuite dressé un plan (pièce "A" ci-annexée) indiquant les subdivisions les plus économiques et les plus profitables à exécuter.

En examinant des registres hypothécaires et ceux de la ville, je constate que, depuis un an, il s'est fait relativement bien peu de ventes dans ce voisinage. Un seul terrain paraît avoir été vendu sur la rue Colony, en face du palais législatif, et un autre sur l'avenue Assiniboine, tous deux à \$150 par pied de front. La propriété à l'angle des rues Broadway et Osborne, qui appartient à M. Kennedy, est offerte à \$250 le pied. Il en a cependant vendu une partie tout récemment, sur la rue Colony, à \$90 le pied. Ce prix de \$250 sur la rue Osborne me paraît donc excessif.

J'ai été en mesure d'obtenir les opinions de nombre d'agents les plus autorisés en cette ville et les voici:

E. H. Enderton et Cie.	\$377,000
M. Macdonald.	338,000
W. Allan, d'Allan et Kellum.	460,125
Colonel Thompson, de Thompson et Jamieson.	556,000
M. Kennedy.	598,000
M. Young, expert pour la Canada Life.	516,750
M. Geo. Pope, expert pour le Grand-Tronc-Pacifique.	688,700
MM. Aiken et Pepler.	535,100
Les bâtiments sur l'immeuble figurent à la liste ci-jointe.	
Voici ma propre estimation:	
Valeur de la terre.	\$619,650
Frais de publicité, de vente et de transport (20 p. 100)	123,930
	\$495,720

Valeur actuelle des bâtiments.	\$176,799
Moins ceux qu'il faudrait abattre en subdivisant la terre ainsi qu'indiquée au plan.	40,724
	<hr/>
	\$136,075
Total.	\$631,795

Son Honneur le lieutenant-gouverneur a suggéré de laisser le soin de faire cette évaluation à la Bourse de l'immeuble où il existe un comité auquel on renvoie toutes ces questions, les frais de cette estimation étant d'environ \$150.

Dans mon entrevue avec M. Rogers, le ministre des Travaux publics, j'ai mentionné la chose; mais il a déclaré qu'il nous abandonnait volontiers le soin de régler la question et que son gouvernement nous paierait le prix que nous jugerions légitime, pour cet immeuble, vu que les plans pour l'érection d'un nouvel édifice parlementaire étaient déjà prêts; seulement l'érection de cet édifice ne nous empêcherait pas d'occuper l'emplacement pendant deux ou trois ans, puisqu'il suffirait, pour le moment, de fermer la ruelle menant au logement des officiers.

J. LYONS BIGGAR,
Lieutenant-colonel.

Je ne donnerai pas les chiffres en détail. Mais je ferai observer ceci: En premier lieu, ce terrain est utilisé chaque jour ou à peu près par le gouvernement fédéral; en second lieu, l'estimation de \$200,000 qu'on en a faite est beaucoup trop basse, quel que soit le point de vue auquel vous vous placiez; en troisième lieu, un des fonctionnaires même du département a fait une estimation, et dans ce rapport il nous dit que M. Rogers, le ministre des Travaux publics du Manitoba, était disposé à accepter l'estimation du département de la Milice, en quatrième lieu, cette somme ne nous mettra aucunement en mesure de nous replacer dans la situation où nous sommes actuellement.

Je tiens en outre à faire observer que, cette propriété ne pouvant être vendue pour des fins commerciales, et sa valeur pour de telles fins étant, à ce que l'on dit, trop grande pour qu'il en soit tenu compte dans cette opération, le gouvernement du Manitoba a fait dans les circonstances une très bonne affaire. Etant donné que, dans les circonstances, il faut évaluer cette propriété à moins que sa valeur marchande, la différence entre sa valeur au point de vue du commerce et sa valeur aux autres points de vue devrait au moins être partagée entre le vendeur et l'acheteur. Le gouvernement du Manitoba ne devrait pas avoir tout le bénéfice de la chose, car c'est une grosse somme d'argent qu'il gagne entre le prix qu'il aura à payer et le prix qu'il aurait à en payer à sa valeur commerciale. Puisque le Gouvernement fédéral ne peut obtenir la pleine valeur de sa propriété, il devrait au moins s'en réserver une juste partie et laisser le reste au gouvernement de la province.

M. GRAHAM

M. BORDEN: Mon honorable ami (M. Graham) semble croire que le transport d'un bien de la couronne par le Canada au Manitoba peut faire l'objet d'un marchandage comme entre deux agents d'immeubles. Ce n'est pas ma manière d'envisager ces sortes d'opérations; ce n'est pas l'idée que s'en faisait le gouvernement impérial chaque fois qu'il a eu à transférer au Canada dans diverses parties de ce pays des propriétés valant des millions de piastres, propriétés qu'il lui cédait en lui donnant le droit, remarquez-le bien, d'en disposer absolument à sa guise. Nonobstant ces conditions éminemment favorables, je ne sache pas que le gouvernement impérial ait jamais cru devoir marchander, et j'espère bien qu'il en sera toujours ainsi du gouvernement du Canada, malgré tout ce que mon honorable ami peut en penser. Examinons un moment la proposition qu'il fait. Il dit qu'à tous les points de vue, ce prix est absolument trop bas. J'ai prêté une attention toute particulière à ses paroles, et je vais lui démontrer qu'il a tort. Le Canada ne pouvait faire servir cette propriété qu'à des fins publiques. Il n'y a pas plus d'une demi-heure, son propre chef admettait qu'il était impossible de continuer plus longtemps à utiliser cette propriété pour l'objet auquel elle est appropriée dans le moment. Que suit-il de là? Il fallait choisir quelque autre emplacement, et il s'ensuit que cette propriété allait rester inutile entre les mains du Gouvernement fédéral sans qu'il pût la faire servir à des fins publiques. Ces bâtiments, le terrain, toute cette propriété allaient nous rester sur les bras pour un temps indéfini.

Mon honorable ami assure qu'à tous les points de vue ce prix est trop bas. Supposons que le Gouvernement du Canada mette cette propriété à l'enchère, ou qu'il invite le public à faire des offres, comment pourrions-nous en obtenir \$200,000. L'individu qui l'achèterait ne pourrait la faire servir à quoi que ce soit. Il faut qu'elle soit utilisée pour des fins publiques, de sorte que, ne pouvant en faire usage, personne n'aurait voulu en donner même dix cents. Le seul acheteur que vous pourriez trouver, ce serait le gouvernement du Manitoba. Ce dernier aurait pu attendre les événements, et la conséquence, ce serait que, dans dix, quinze ou vingt ans, le Gouvernement fédéral se verrait obligé, plutôt que de continuer à l'entretenir à grands frais, de céder cette propriété au Manitoba sans en rien recevoir, comme il a été fait par le gouvernement impérial de mainte et mainte propriété dans ce pays au cours des vingt-cinq ou trente dernières années. Dire dans les circonstances, comme l'ont fait le très honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Renfrew-sud, qu'à tous les points de vue, ce prix là est infiniment trop bas, cela ne me paraît guère admissible. Les raisons sur lesquelles on

s'appuie passent ma compréhension. Mon très honorable ami prétend que le ministre de l'Intérieur (M. Rogers) aurait dit, alors qu'il faisait partie du gouvernement manitobain, qu'il serait prêt à donner pour cette propriété n'importe quel prix qui lui en serait demandé au nom du Gouvernement fédéral. Mes honorables amis de la gauche doivent comprendre que le ministre de l'Intérieur, en parlant ainsi, a dû tenir compte et sans doute a tenu compte du fait que cette propriété était un bien dont le Gouvernement fédéral avait la libre disposition. Ceux qui ont lu le rapport du lieutenant-colonel Biggar savent que, en faisant l'évaluation de cette propriété, il a eu égard uniquement à sa valeur commerciale. La dernière fois que cette question a été débattue, un membre de la droite s'est levé et a dit d'une propriété sise à Toronto que, si le gouvernement de la province d'Ontario n'avait pas fait disparaître certaine restriction mise à l'usage qui en pourrait être fait, au lieu des \$800,000 qu'il en a retirées, il n'aurait pas pu la vendre \$100,000. Dans ces circonstances, y a-t-il lieu à barguiner entre \$200,000, \$250,000 ou \$300,000. La propriété ne cesse pas d'être à la disposition du peuple. C'est toujours la couronne qui en a la possession, la seule différence étant qu'au lieu de continuer à appartenir au Gouvernement fédéral, elle appartiendra à la province du Manitoba. Elle continue à servir pour des fins publiques qui devraient être approuvées par tout le monde, les citoyens du Manitoba comme ceux du pays en général.

On s'en servira pour y ériger une superbe construction pour des fins publiques au Manitoba. Mon honorable ami le ministre de la Milice a déclaré qu'il ne doutait pas de pouvoir faire l'acquisition d'un terrain plus grand, mieux situé et répondant mieux à son objet, avec la somme de \$200,000 que cette propriété va nous donner. A part des droits que le Manitoba peut avoir à cet égard—et il me semble que nous pourrions dans une certaine mesure tenir compte de l'objet auquel il se propose de la faire servir—il m'a paru que le gouvernement faisait un bon marché, un arrangement avantageux, et que le résultat net de cette opération serait que, sur ce terrain situé au cœur de Winnipeg, le gouvernement manitobain élèverait un édifice consacré à des fins publiques, édifice qui fera honneur non seulement à la ville de Winnipeg et à la province du Manitoba, mais à tout le Dominion. Une autre conséquence sera qu'avec cette somme de \$200,000 payée par le gouvernement manitobain, l'administration fédérale s'assurera un terrain mieux situé que celui qu'elle cède à la province

Sir WILFRID LAURIER: Après tout, j'avais raison de supposer que ce gouvernement était un gouvernement pratique. C'est de quoi ces messieurs se sont toujours

vantés; mais, pour cette opération, nous n'avons rien d'officiel, rien que la parole de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes), qui dit être en mesure d'obtenir un terrain mieux situé pour moins que la somme qu'il reçoit.

M. HUGHES: Est-ce que cela aiderait à mon honorable ami si je lui disais que nous l'avons déjà.

Sir WILFRID LAURIER: Cela m'est égal. Que ce soit chose à faire ou chose faite, peu importe. L'ancienne administration avait eu à s'occuper de cette question. On lui avait dit de la part du gouvernement du Manitoba qu'il serait de l'intérêt du public d'utiliser le terrain où sont aujourd'hui les casernes pour y construire un palais législatif ou le faire servir à quelque fin semblable dans la province. Nous avons pensé qu'il y avait du bon dans cette idée, et nous étions disposés à faire ce que l'on nous demandait. Mais comment devons-nous agir dans les circonstances? Le gouvernement du Manitoba priait le gouvernement fédéral de lui céder sa propriété. Il ne nous demandait pas de la lui céder pour rien, mais de considérer la chose du point de vue des affaires. Une option fut consentie. Ensuite, nous avons envoyé à Winnipeg le colonel Biggar, bon soldat et homme d'affaires entendu, avec mission d'examiner la propriété.

Dans son rapport il nous a dit que la propriété valait \$700,000, sans autre restriction que celle de n'en pouvoir disposer pour des fins commerciales. Je ne doute point que, s'il en était disposé pour des fins commerciales, il ne fût difficile de l'avoir pour un million. Sur ce rapport d'un de nos agents, nous consentions néanmoins à la vendre ce prix-là. Aujourd'hui, on met ce rapport de côté, et mon honorable ami annonce au Parlement qu'il est prêt à vendre au gouvernement manitobain cette propriété moyennant \$200,000. Quelle raison a-t-il d'agir ainsi? Pourquoi demanderait-il \$200,000 ou \$400,000? Le prix arrêté par le ministre de la Milice est purement arbitraire; rien absolument ne le justifie. Aucune évaluation n'a été faite de la propriété, il ne peut défendre ce prix ni le justifier. Il se borne à dire: Je la vendrai au Manitoba moyennant \$200,000. Aucune pièce, aucun document qui tende à faire voir que cette propriété doit être vendue \$200,000.

Examinons maintenant les faits tels qu'ils se présentent. J'accorde à mon honorable ami que ce n'est pas là une opération commerciale et que nous ne devons pas faire argent de la chose aux dépens du Manitoba. Nous avons bien néanmoins le droit d'attendre du Manitoba qu'il n'en fera pas à nos dépens. Nous avons le droit d'attendre du Manitoba qu'il n'empirera pas notre situation. Quelle est aujourd'hui cette situation? Nous avons au

cœur de Winnipeg un morceau de terre de treize acres d'étendue qui, pour des fins commerciales, se couvrirait d'or et vaudrait un million. Nous le cédon's au Manitoba, et nous n'entendons pas en tirer profit. En le donnant au Manitoba il nous faut cependant déplacer nos casernes, qui ont coûté au trésor \$260,000. Cet argent est parti, et nous pourrions tout au moins exiger de la province qu'elle nous procure ailleurs d'aussi bonnes casernes. Celles-ci nous ont été de quelque utilité. Elles n'ont pas aujourd'hui une valeur marchande de \$260,000, mais elles valent dans les environs de \$200,000.

Le ministre de la Milice devra chercher un emplacement en dehors de Winnipeg où le prix de l'immeuble hausse de jour en jour, d'heure en heure, de minute en minute. Il lui faudra acheter quelque part un terrain de l'étendue de ces 13 acres et cela aux frais de l'Etat. La province du Manitoba qui bénéficie de la propriété que nous lui cédon's ne fournira pas un seul sou et, au dire de nos fonctionnaires pour remettre les choses dans leur situation actuelle, il faudrait recevoir sept cent mille dollars. Le ministre de la Milice prétend qu'il peut obtenir l'équivalent pour \$200,000; mais l'an prochain, le ministre des Finances devra nous avouer que deux cent mille dollars ne sont qu'une goutte d'eau comparativement à la somme qu'il faudrait dépenser pour remettre les choses dans leur situation actuelle.

M. HUGHES (Victoria): S'il nous faut quitter cet immeuble, comme force nous sera de faire, les bâtiments ne nous seraient d'aucune utilité; nous ne réussirions pas à en obtenir dix dollars de loyer. La salle d'exercice est pour ainsi dire condamnée et elle ne nous sert à rien. Cette salle d'exercice couvre moins d'un demi-acre; or, je puis obtenir cinq acres, au centre même de Winnipeg, construire une salle d'exercice neuve d'aussi vastes dimensions que la salle actuelle et acheter un emplacement pour les casernes, non pas de douze acres et demi à treize acres, mais cinquante fois autant, à proximité de Winnipeg pour la somme de \$200,000.

Cela répond-il aux vœux de l'honorable député?

M. EMMERSON: Cinquante fois autant, dites-vous?

M. HUGHES (Victoria): Oui, cinquante fois autant que les douze acres, et dans un rayon fort accessible de Winnipeg. Le Gouvernement possède à cet endroit de vastes terrains que nous pouvons utiliser, au besoin. J'ajoute que le procureur général du Manitoba et plusieurs de ses collègues ont refusé tout net de nous donner même un seul dollar. Ils prétendent avoir droit à la chose, d'après la teneur du dé-

Sir WILFRID LAURIER.

cret en conseil, sans aucune considération de la part du Gouvernement fédéral. Ils ont même menacé de porter l'affaire devant la cour suprême, afin d'obtenir un jugement décisif et définitif. J'ai pensé qu'en leur faisant verser \$200,000, j'obtenais un joli denier. J'ai ici une question à poser au chef de l'opposition: pourquoi son gouvernement, avec son entente des affaires, après avoir fait évaluer cet immeuble à six cent mille dollars, le chiffre le plus élevé pour les usages du commerce, a-t-il demandé un million au gouvernement du Manitoba, pour abaisser plus tard ses prétensions à trois cent mille dollars?

Il n'est peut-être pas inutile d'établir la comparaison entre le Gouvernement actuel composé d'hommes d'affaires et l'ancien cabinet composé de prétendus hommes d'affaires, sous la houlette de l'ancien premier ministre. L'ancien Gouvernement chargée de cette mission un des plus habiles experts du Dominion, un homme qui ne connaît qu'un seul rival au pays, en matière de marchés se rattachant à l'immeuble; or, pourquoi, après avoir reçu l'estimation de cet expert, le Gouvernement l'a-t-il doublée et demandé au gouvernement du Manitoba un million de dollars? Pourquoi n'a-t-il pas eu recours à la même tactique, pour l'aliénation de l'immeuble Logan et de l'île de Sainte-Hélène à Montréal? Le chef de l'opposition le sait, lorsque son Gouvernement céda l'immeuble Logan à la ville de Montréal moyennant \$200,000, la valeur de cet immeuble eut été de cinq à sept millions de dollars, si on l'eut subdivisé en terrains de ville.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a dix ans.

M. HUGHES (Victoria): Oui, même il y a dix ans. L'ancien Gouvernement céda alors l'immeuble Logan et l'île de Sainte-Hélène en franc-alleu, et si on mettait aujourd'hui ces terrains en vente, ils rapporteraient entre vingt et trente millions de dollars au Trésor public. Où était donc alors ce gouvernement d'hommes d'affaires, et en présence de ces faits, par quel procédé logique le chef de l'opposition et son premier lieutenant (M. Graham) s'avisent-ils de condamner ce marché administratif en discussion? Le décret du conseil impérial veut que ces terrains soient affectés à des usages publics, et si on en vend un seul acre, il retourne à la compagnie de la baie d'Hudson et nous n'avons aucun recours contre elle. Le chef de l'opposition ne se rend pas justice à lui-même en critiquant ce marché. A mon avis, c'est un marché administratif de tout premier ordre. Je l'avoue, j'ai essayé d'obtenir davantage du gouvernement du Manitoba; seulement j'ai demandé \$250,000 tout au plus et nous avons obtenu \$200,000.

M. EMMERSON: J'appelle l'attention du Gouvernement sur la situation de certaine

propriété de l'Etat au Nouveau-Brunswick, à une grande distance de Winnipeg, il est vrai. Le ministre de la Milice nous a dit que le gouvernement impérial avait donné à titre gratuit au Gouvernement fédéral des millions de dollars valant d'immeubles au pays et cet argument militerait puissamment en faveur de la concession de cette propriété de l'Etat au gouvernement du Manitoba à titre gratuit.

Je tiens à rappeler au premier ministre la situation au Nouveau-Brunswick. Il existe un litige au sujet de ce qu'on appelle l'hôtel du gouvernement de Fredericton, édifice autrefois occupé par le lieutenant-gouverneur. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a fait valoir sa prétention au titre de cette propriété et le gouvernement fédéral l'a contesté. En me basant sur l'argument invoqué par le premier ministre, il me semblerait qu'en tenant compte des faits se rattachant à cette propriété, le gouvernement fédéral devrait se désister de toute prétention et admettre que cet immeuble est détenu par la couronne au nom de la province, au lieu d'être détenu par la couronne au nom du gouvernement fédéral. Si l'attitude prise par le ministre de la Milice au sujet de la propriété de Winnipeg est bien légitime, alors j'inviterais le premier ministre à mettre à l'étude la question de savoir s'il ne convient pas de céder à la province du Nouveau-Brunswick la propriété connue à Fredericton sous le nom d'hôtel du gouvernement.

M. BORDEN: Je ne sais trop si je ne me rangerais pas sans trop de répugnance à l'avis exprimé par l'honorable député au sujet de cette propriété, subordonnement à la clause conditionnelle portant que cet immeuble demeurerait toujours affecté aux besoins publics de la province; car, si je souscrivais à l'avis exprimé par le chef de l'opposition et par le député de Renfrew-sud (M. Graham) il faudrait incontinent se livrer à un marchandage interminable avec la province du Nouveau-Brunswick et tâcher d'obtenir chaque dollar qu'il serait possible de lui soutirer, afin de protéger, à leur dire, les intérêts du Canada.

M. EMMERSON: Je tenais tout simplement à vous faire souvenir de l'argument que vous avez formulé aujourd'hui, quand vous aurez à prendre une décision au sujet de la propriété de Fredericton.

M. BORDEN: Soyez sans crainte, je me souviendrai de mon argument; mais si nous prenons pareille décision, je crains que votre chef et son premier lieutenant n'oublient d'invoquer à l'encontre de cette instance l'argument même qu'ils invoquent aujourd'hui.

M. HUGHES (Victoria) (Ont.): Afin de dissiper les objections qui peuvent surgir dans l'esprit du chef de l'opposition et du

député de Renfrew-sud contre notre proposition, je tiens à poser ici une question. A douze milles en amont de la rivière il y a une grande île que l'ancien Gouvernement au lendemain de sa défaite, a vendue au prix de \$1,400 et cette île, me dit-on, vaut \$300,000.

M. GRAHAM: L'île n'a pas été vendue.

M. HUGHES (Victoria): C'est peut-être un bail de 999 ans.

M. GRAHAM: Non, le ministre fait erreur, on a aliéné les glissoires qui traversent l'île; seulement la propriété de chaque côté a toujours appartenu à des particuliers.

(Il est rendu compte de la résolution qui est lue pour le 1re et la 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. HUGHES (Victoria) (Ont.) demande à déposer un bill (n° 185) tendant à autoriser la vente au gouvernement du Manitoba de certains terrains de l'artillerie de Winnipeg.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour le 1re fois.)

DISCUSSION DE RESOLUTIONS RELATIVES A DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. COCHRANE propose que la Chambre se déclare en comité afin de délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire comme suit:

1. Que le Gouverneur en conseil peut accorder au gouvernement de la province de l'Ontario une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille et n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après indiqué respectivement:.....

I) Pour la ligne de chemin de fer depuis North-Bay, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, jusqu'à Cochrane, sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, n'excédant pas 252-8 milles.

II) Pour les embranchements de chemins de fer suivants:

a) De Englehart à Charlton, n'excédant pas 7-8 milles.

b) De Cobalt à Kerr-Lake, n'excédant pas 3-9 milles.

c) De la Chute aux Iroquois à Timmins, n'excédant pas 36-16 milles.

d) De la jonction de Nipissing à North-Bay, n'excédant pas 2-18 milles.

2. Que les subventions autorisées par la présente résolution seront payables sur le fonds consolidé du Revenu du Canada, à la discrétion du Gouverneur en conseil, et pourront être soldées sur le certificat de l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et Canaux quant au nombre de milles construits, en telle manière et en tels montants, et subordonnement à telles conditions, s'il en existe, que le Gouverneur en conseil jugera convenables.

M. BORDEN: Je désirerais faire subir une autre étape aux résolutions figurant au Feuilleton de la Chambre, vu que l'impression du bill entraîne souvent de longs retards. Nous pourrions nous entendre pour adopter quelques-unes de ces résolutions pour la forme, quitte à les discuter en séance du comité sur le bill, pourvu que le chef de l'opposition ne s'y oppose point.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'y ai pas la moindre objection. Quand viendra la deuxième lecture du bill, nous comptons que la correspondance se rattachant à ces diverses résolutions sera déposée sur le bureau. Il n'y a pas encore sur le bureau même un morceau de papier à cet égard.

M. BORDEN: Cette demande est tout à fait légitime. Le député de Renfrew-sud m'a écrit une lettre précisant les renseignements qu'il désire et le ministre des Chemins de fer veillera à ce que l'on fasse droit à sa demande.

(Il est rendu compte de la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.)

M. COCHRANE propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire ainsi qu'il suit:

1. Que le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de \$12,000 par mille à la "Canadian Northern Pacific Railway Company" pour aider à la construction d'un chemin de fer depuis un point à la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Vancouver et à l'embouchure de la rivière Fraser, n'excédant pas 525 milles.

2. Que ladite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada et pourra, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payée comme suit:

- a) lors de l'achèvement des travaux subventionnés, ou
- b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles du chemin de fer, en proportion du coût de ladite section complétée relativement au coût de toute l'entreprise; le coût pour les fins de ce paragraphe devant être déterminé par le Gouverneur en conseil; ou
- c) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres; ou
- d) dans le cas des alinéas b) et c) partie d'une manière, partie de l'autre.

3. Que ledit chemin de fer, à moins qu'il ne soit déjà commencé, sera commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1912, et sera complété dans un délai

M. COCHRANE.

raisonnable, n'excédant pas quatre ans à dater dudit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, et sera aussi construit conformément aux descriptions, conditions et devis approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un contrat entre la compagnie et ledit ministre, que ce dernier, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par les présentes autorisé à conclure. Le tracé dudit chemin de fer sera sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

4. Que ladite compagnie, ses successeurs et ayants droit, et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant ledit chemin de fer en tout ou en partie, devra, chaque année, fournir au Gouvernement du Canada le transport des hommes, matériaux et malles sur la partie du chemin de fer pour laquelle elle a reçu ladite subvention, et chaque fois qu'elle en sera requise, devra procurer des wagons-poste convenablement équipés pour ce service postal; et ce transport et service sera exécuté aux taux qui seront convenus entre le ministre du département du Gouvernement pour lequel ce service sera exécuté et la compagnie qui l'exécutera, et dans le cas de différend, alors aux taux qui seront approuvés par le bureau des commissaires de chemins de fer pour le Canada; et pour pourvoir au paiement de ces servitudes, le Gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à 3 p. 100, par année, sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu des présentes.

5. Qu'en ce qui concerne le chemin de fer pour lequel ladite subvention est accordée, la compagnie qui en aucun temps en aura la propriété ou l'exploitation devra, lorsqu'elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation ainsi que ses recettes.

6. Que le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition de la subvention autorisée, par les présentes, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués en Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

M. BORDEN: Je dois dire à mon très honorable ami que si on désire un renseignement qui n'aurait pas encore été demandé, soit dans l'avis qui a été donné en Chambre, soit dans la lettre de mon honorable ami de Renfrew-sud, nous serons très heureux de le fournir le plus tôt possible.

Sir WILFRID LAURIER: Ce que nous voudrions avoir c'est la correspondance qui a amené l'octroi de ces différentes subventions et les renseignements qui pourraient

exister postérieurement à cette correspondance. Ce chemin de fer a été subventionné par la province de la Colombie-Anglaise?

M. COCHRANE: Je crois que oui.

Sir WILFRID LAURIER: Cela rend indispensable le dépôt sur le bureau de la Chambre du contrat passé avec la Colombie-Anglaise.

M. COCHRANE: Je crois qu'on le trouvera dans le statut de la Colombie-Anglaise de l'an dernier. J'en aurai un exemplaire que je déposerai sur le bureau.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée.)

DEPOT DE DEUX PROJETS DE LOI.

Le 1er (n° 187), déposé par M. Cochrane, tendant à autoriser l'octroi d'une subvention à la Canadian-Northern Railway Company pour aider à la construction de ce chemin.

Le 2e (n° 186), déposé par M. Cochrane, tendant à autoriser l'octroi d'une subvention au gouvernement de la province d'Ontario pour venir en aide à la construction du chemin de fer du Témiscamingue au nord d'Ontario.

AIDE A LA CANADIAN NORTHERN ALBERTA RAILWAY COMPANY.

La résolution relative à l'octroi d'une subvention pour venir en aide à la construction du Canadian-Northern Alberta Railway est examinée en comité, rapportée, lue pour la 2e fois et adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. COCHRANE demande à déposer un bill (n° 189) tendant à accorder de l'aide à la construction de la Canadian-Northern Alberta Railway Company.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

AIDE POUR DES PONTS DE CHEMINS DE FER DANS LE NOUVEAU-BRUNSWICK.

La résolution relative à l'octroi d'aide pour la construction de certains ponts de chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick est examinée en comité, rapportée, lue pour la 2e fois et adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. COCHRANE demande à déposer un bill (n° 188) tendant à accorder de l'aide à la construction de certains ponts sur le chemin de fer de la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, et à confirmer une convention faite entre la compagnie et le Gouvernement du Canada et du Nouveau-Brunswick.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

LES VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

La résolution suivante est examinée en comité, rapportée, lue pour la 2e fois et adoptée.

La Chambre décide qu'il y a lieu de payer une somme de cent dollars à chaque personne résidant au Canada à la date de l'adoption d'une loi qui sera basée sur cette résolution, et qui était enrôlée d'une manière régulière et qui a servi dans les rangs de la milice appelée en service actif en 1886 par les gouvernements du Canada, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, ou en 1870 par le Gouvernement du Canada, à l'exception de certains bataillons de carabiniers, constitués pour services dans le Nord-Ouest.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. HUGHES (Victoria) demande à déposer un bill (n° 190) tendant à autoriser le paiement d'une prime aux volontaires qui ont servi la couronne durant l'invasion des fénians.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

La séance de la Chambre, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DU SERVICE CIVIL.

Le bill (n° 179) présenté par M. Pelletier, tendant à modifier la loi du Service civil, subit sa 2e lecture et la Chambre siège en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1.—(Division de la livraison postale rurale; constitution de la division; employés à titre provisoire.)

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami (M. Pelletier) peut-il nous donner quelques renseignements à propos du paragraphe 2?

Ladite division se compose: a) d'un surintendant et de tels autres employés qui sont nécessaires, et qui tous doivent être dans le service intérieur; et b) des inspecteurs des postes et leurs personnels, qui tous doivent être dans le service extérieur.

A-t-on l'intention de créer un service spécial et en quoi consiste actuellement le service?

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): Pour le moment, il n'y a pas du tout d'organisation de cette division du service. Il arrive des pétitions pour la livraison de la poste qui sont confiées d'une façon générale aux soins d'employés du département. Nous voulons nommer un surintendant qui sera chargé spécialement de cette division administrative dont nous voulons faire une organisation pratique. Le surintendant sera choisi dans le personnel actuel, tel qu'il est dit dans le paragraphe (a). Quant à ce qui est dit dans le

paragraphe (b) nous avons l'intention de confier aux inspecteurs de la poste et à leurs personnels le soin de ce travail. Nous croyons que c'est le meilleur système à adopter en tenant compte des connaissances spéciales que les inspecteurs et leurs personnels ont déjà des parcours qui ont été établis et des cartes routières qui ont été dressées pour le département.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai rien à redire sur la proposition; au contraire, mon honorable ami a un très bon personnel et il ne pourrait pas confier ce service à de meilleurs employés que ceux qui sont actuellement dans son département. Mais ce que je veux lui demander c'est si cette innovation aura pour conséquence l'entrée au service de nouveaux employés et dans ce cas, de combien.

M. PELLETIER: Nous aurons un homme tout à fait nouveau comme surintendant et il sera pris dans le service actuel. Notre intention est de choisir M. Bolduc, qui est un des employés les plus compétents du service. Il a beaucoup d'expérience et de connaissances sur ce sujet, ce qui est à considérer dans la création de cette organisation. Les fonctionnaires de mon département me l'ont recommandé instamment et je crois que leur recommandation est excellente. On n'a pas l'intention de faire une nomination politique.

M. MACDONALD: Le paragraphe 3 dit que mon honorable ami le ministre des Postes peut employer certaines personnes en dehors de son département. L'honorable ministre veut-il avoir l'obligeance d'expliquer cela.

M. PELLETIER: Pour que chaque comté, canton ou paroisse puisse être tracé sur la carte, de façon à éviter des doubles, nous désirons être autorisés à employer pour nous aider des personnes qui ont une connaissance de leur localité.

Les fonctionnaires du département prétendent que cela est indispensable. J'ai un personnel de fonctionnaires très compétent et, dans les affaires de cette nature, je me guide en grande partie sur leurs avis. Ils disent que la plus grande partie du travail sera faite par les fonctionnaires mentionnés à l'article 2 c'est-à-dire par les inspecteurs et leurs personnels, sous la direction du surintendant qui sera nommé, mais ils disent aussi qu'au lieu d'envoyer des employés d'Ottawa et de payer toutes leurs dépenses, il serait préférable de retenir les services de personnes de la localité, s'il en était besoin.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne croit-il pas qu'avec le concours des inspecteurs de bureaux de postes et de leurs personnels, dans les différentes divisions, il n'aurait pas sous la main tout l'outillage nécessaire pour faire la carte des routes

M. PELLETIER.

postales? Je ne vois pas la nécessité d'employer des arpenteurs ou des aides du dehors.

M. PELLETIER: Les fonctionnaires de mon département prétendent qu'il est plus prudent d'avoir une loi comme celle qui est maintenant soumise à la Chambre, vu que les inspecteurs ont déjà beaucoup à faire. Nous aurons probablement besoin d'aides du dehors, mais ce ne sera que temporairement.

Sir WILFRID LAURIER: Pour ma part, je ne suis pas satisfait des raisons données pour motiver l'article 3. Je n'ai rien à dire contre les articles 1 et 2, mais je considère insuffisantes les raisons données par l'honorable ministre des Postes pour motiver l'article 3 qui est ainsi conçu:

Le ministre des Postes peut aussi employer telles autres personnes qui sont nécessaires et qui, à raison d'habileté spéciale ou de leur connaissance intime du district, peuvent être utiles pour faciliter le progrès du tracé des routes et autres travaux se rattachant à un service de livraison postale rurale. Ces personnes doivent, à même le crédit voté par le Parlement pour ledit service, être payées de telles sommes que détermine le ministre des Postes.

D'après ce que je comprends du factage rural, tel qu'il a été conçu et mis à exécution au Canada et aux Etats-Unis, il n'y aurait pas de nouvelles routes à établir. Le service suivra les routes les plus fréquentées de la région. Quand un fonctionnaire d'un département se rend dans une région pour préparer la carte des routes postales et y installer un service de factage rural, il prend ses dispositions pour que ce service se fasse par les routes les plus fréquentées; il ne suit pas les chemins détournés, mais les voies publiques les mieux connues.

Ce service n'exige certainement pas l'ouverture de nouvelles routes et je ne comprends pas qu'on puisse avoir besoin d'un personnel spécial pour tracer ces routes. Je serais bien aise d'entendre le ministre nous donner des raisons plausibles pour motiver l'emploi de personnes de la localité, pour indiquer les routes que devront suivre les facteurs ruraux. C'est toujours à la demande des citoyens d'une localité qu'un service de factage rural est établi et les pétitionnaires sont toujours en état de fournir tous les renseignements nécessaires; quant aux connaissances spéciales requises pour l'établissement du service, je ne vois pas qu'on puisse les trouver ailleurs que chez le personnel du département.

M. PELLETIER: L'honorable chef de l'opposition parle du système actuel, mais notre intention est de le changer.

Sir WILFRID LAURIER: Sous quel rapport entendez-vous le changer?

M. PELLETIER: La première idée était de donner un service de factage rural, seulement sur les routes déjà établies et par lesquelles passe déjà le courrier. Avec le temps, certains changements furent faits et mon prédécesseur, l'honorable député de Rouville, se rendit aux demandes de plusieurs pétitionnaires qui voulaient avoir un service de factage rural par d'autres routes que celles que suivaient déjà nos courriers postaux. Ces demandes furent accordées dans un grand nombre de cas. Les facteurs ruraux suivent actuellement les routes qu'ils suivaient autrefois, pour transporter le courrier d'un bureau de poste à un autre. Actuellement nous traçons de nouvelles routes pour les facteurs ruraux.

A l'heure qu'il est, les facteurs ruraux suivent bien souvent la même route que ceux qui transportent le courrier d'un bureau de poste à l'autre, ce qui fait double emploi, et nous voulons faire disparaître ces inconvénients. Pour cela, il faudra refaire la carte d'un comté ou d'un district et ce travail exigera les services de personnes compétentes. Nous avons constaté par expérience, dans le comté de Waterloo-sud, que dans certains cas il y a un avantage à employer des gens qui connaissent bien la localité. J'espère avoir expliqué clairement la situation.

Sir WILFRID LAURIER: Les explications de l'honorable ministre sont très claires en effet, mais elles ne me paraissent pas suffisantes. Le service de factage rural est installé depuis trois ou quatre ans et, jusqu'à présent, il s'est toujours fait par les routes les plus fréquentées. Quand un certain nombre de citoyens d'une région très peuplée faisait une demande, le département leur accordait un service de facteurs ruraux, mais le choix des routes par lesquelles devait se faire ce service ne nécessitait pas plus de connaissances que n'en possèdent les inspecteurs de ces régions.

Quand le ministre des Postes reçoit une demande pour un service de facteurs ruraux, il envoie un inspecteur qui visite la région, qui se renseigne du nombre d'habitants le long de la route, du nombre probable de ceux qui se prévaudront du nouveau service, etc., et il fait son rapport en conséquence.

A l'avenir, si la proposition du ministre des Postes est adoptée, l'inspecteur ne pourra plus s'en rapporter à son propre jugement et devra s'assurer les services de résidents de l'endroit qui, par leurs aptitudes et leurs connaissances, seront censés l'aider à prendre une décision. Je ne vois pas la nécessité de ces aides extérieurs. Si le département reçoit une demande, le surintendant visite la région et, en se renseignant auprès des pétitionnaires, il ob-

tient tous les renseignements nécessaires. Si les inspecteurs du bureau de poste ne pouvaient pas faire seuls ce travail ils ne seraient pas les hommes intelligents qu'ils sont.

M. PELLETIER: Prenons le cas de gens qui demandent un service de facteurs ruraux dans un canton voisin d'un canton où ce service existe déjà. Le nouveau service devra être établi de manière à ne pas nuire à celui qui existe déjà dans le canton voisin. Je considère qu'il nous faudra les services d'une personne connaissant bien la situation et en état de préparer un plan pour le département. Je n'ai pas l'intention de parcourir tout le pays, pour faire le choix des meilleures routes à adopter, dans chaque cas. L'honorable chef de l'opposition parle de s'assurer les services de spécialistes dans chaque localité, mais ce n'est pas ce que dit le bill. L'article 3 mentionne des personnes qui, à raison d'habileté spéciale ou de leur connaissance intime du district...

Sir WILFRID LAURIER: Cela veut dire la localité.

M. PELLETIER: Cela veut dire que je pourrai employer des personnes d'Ottawa ayant des connaissances spéciales.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas ainsi que j'interprète l'article qui est ainsi conçu:

Le ministre des Postes peut aussi employer telles autres personnes qui sont nécessaires et qui, à raison d'habileté spéciale ou de leur connaissance intime du district.

Les personnes qui seront employées seront censées avoir une connaissance intime du district.

M. PELLETIER: Cela veut dire que l'on pourra employer deux personnes, l'une ayant des aptitudes spéciales et l'autre une connaissance intime du district.

Sir WILFRID LAURIER: C'est encore pire.

M. MACDONALD: Où le ministre des Postes trouvera-t-il des gens possédant une habileté spéciale, en dehors de son département?

M. PELLETIER: Notre intention est d'employer un très petit nombre de personnes du dehors, mais nous désirons être autorisés à faire ces nominations, si le besoin s'en présentait.

M. MACDONALD: Où trouverez-vous des gens ayant une habileté spéciale en fait de factage rural, si elles manquent complètement d'expérience? Il n'y a que dans le département qu'on trouvera des gens ayant une habileté spéciale.

M. PELLETIER: Dans le département, nous n'avons pas, par exemple, d'arpen-

teurs, pour préparer une carte des différentes routes à suivre. Par une personne d'une habileté spéciale, on entend ici quelque chose comme un arpenteur ou du moins une personne capable de préparer un plan et un rapport pour aider le département dans son travail.

Sir WILFRID LAURIER: Tout cela ne me paraît pas sincère et je le dis en toute déférence pour l'honorable ministre des Postes. Il n'a jamais concédé une entreprise pour le transport du courrier d'un endroit à un autre, sans que son inspecteur ait préparé un plan de la localité, et à l'heure présente, il existe dans le département des centaines de ces plans se rapportant à presque toutes les entreprises du transport du courrier qui ont été concédées. Les fonctionnaires qui ont préparé ces plans sont tout aussi capables d'en préparer pour l'installation d'un service de factage rural.

M. PELLETIER: J'admets que cela est possible dans certains cas, mais lorsqu'il s'agit d'une entreprise comme celle-ci, il est préférable de demander certains pouvoirs pour le cas où il deviendrait nécessaire de les exercer.

M. PARDEE: L'intention du ministre des Postes est-elle d'établir un service général de factage rural, pour tout le pays?

M. PELLETIER: C'est notre intention de l'établir partout où nous le croirons nécessaire.

M. PARDEE: Cela veut-il dire que les résidents d'une localité devront le demander?

M. PELLETIER: Non.

M. PARDEE: Le département n'attendra pas d'avoir reçu des pétitions, car je ferai observer que chaque fois qu'une pétition est envoyée au département, elle est accompagnée d'une description de la route à suivre, et il est alors très facile pour l'inspecteur de dire s'il y a lieu d'accorder le service. Aucune habileté spéciale n'est nécessaire, car tous les pétitionnaires connaissent leur localité et il est inutile d'envoyer quelqu'un du dehors pour faire ce travail.

M. SHARPE (Ontario-nord): Mon honorable ami (M. Pardee) ne doit pas oublier que ceux qui font une demande au département songent surtout à leur propre intérêt et l'idée du ministre des Postes est d'adopter un plan général, grâce auquel on ne sera pas exposé à avoir deux services sur une même route.

M. PARDEE: Voilà précisément ce que j'ai demandé à l'honorable ministre qui m'a répondu qu'il ignorait ce détail important.

M. SHARPE (Ontario-nord): Si le chiffre de la population et d'autres causes don-

M. PELLETIER.

nent le droit de réclamer la livraison du courrier dans les campagnes dans un district quelconque, l'honorable ministre des Postes mandera le surintendant du bureau principal; ce fonctionnaire discutera la situation avec les habitants de l'endroit, ce qui lui permettra d'élaborer un plan pour un ou deux comtés. La population, en général, approuvera ce procédé. Ce que les cultivateurs du pays demandent, c'est la distribution plus générale du courrier dans nos campagnes et je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable ministre se rend à la demande générale. J'estime qu'il s'agit ici d'un projet de loi que notre population recevra avec faveur.

M. CARVELL: A l'instar de mon honorable ami, je reconnais que nous avons besoin d'un système plus général de livraison rurale du courrier; ce que je condamne, c'est qu'on crée un certain nombre de nouvelles fonctions au bénéfice d'amis politiques. Il n'est besoin de personne pour se rendre dans mon comté pour dire à la population qui l'habite ce dont elle a besoin quant à la livraison du courrier dans nos campagnes; ce qui est vrai dans le cas de mon comté est également vrai pour chacune des divisions électorales du pays. Le représentant d'un comté, ou le candidat défait, s'il est chargé de distribuer des faveurs gouvernementales, peut fournir les renseignements nécessaires à l'inspecteur des bureaux de poste. Il est insensé de demander la nomination d'un surintendant ou celle de toute autre personne qui ne fait pas partie du ministère des Postes de se rendre dans tel ou tel comté y tracer les routes de la distribution du courrier. C'est simplement établir de nouvelles fonctions pour l'avantage des fidèles du parti. Je crois que la première route établie au Canada, en vue de la livraison du courrier dans les campagnes, a été tracée dans le comté que je représente et où on trouve, peut-être, un plus grand nombre de ces routes qu'on en calcule dans aucun autre comté de même superficie. Cette route borde la ligne frontière de l'état du Maine où l'on trouve le meilleur service possible de livraison rurale du courrier. Ainsi donc, on a beaucoup demandé cette distribution du courrier dans nos campagnes; l'ancienne administration s'est rendue autant qu'elle le pouvait, aux requêtes qu'on lui adressait de toutes parts.

Comment fonctionnait ce système? Les gens disaient: nous demandons la livraison du courrier dans nos campagnes. On s'adressait alors à l'inspecteur des bureaux de poste. Celui-ci étudiait soigneusement la question et prenait l'avis de la population du district intéressé; c'est ainsi que le système fonctionna dans chaque cas à la satisfaction des contribuables. Si l'on nomme un fonctionnaire spécial pour chaque comté du Canada, cet homme devra

s'adresser d'abord à l'inspecteur des bureaux de poste; il devra en agir de la même façon à l'endroit du représentant ou du candidat défait qui peut distribuer les faveurs gouvernementales, de sorte que tout l'argent qu'on paiera à ces fonctionnaires spéciaux, retournera aux amis politiques.

M. SHARPE (Ontario-nord): Tout les rangs qu'on trouve dans la division de l'honorable député jouissent-ils de la distribution du courrier?

M. CARVELL: Non, il y a beaucoup d'endroits dans mon comté où l'on pourrait faire cette distribution, ce que j'espère en toute sincérité. Ce que je veux établir, c'est que l'honorable ministre des Postes peut se dispenser des services de ces fonctionnaires supplémentaires. Il a entre les mains tous les éléments qu'il lui faut pour atteindre ce but.

M. PELLETIER: Je vois maintenant ce qui intrigue le plus les honorables membres de la gauche. Ils semblent craindre que nous établissions certaines fonctions pour fournir à nos amis l'occasion de gagner quelque chose.

M. CARVELL: Non pas ce qu'ils gagneront, mais ce qu'ils ne gagneront pas.

M. PELLETIER: Mon but est de tenter tous les efforts possibles afin d'établir la livraison rurale du courrier. Je serai responsable au Parlement de ce que j'aurai fait. Nous ne gaspillerons pas les deniers de l'Etat dans le but de favoriser nos amis politiques. J'ai l'intention d'établir ce système avec l'aide de mes fonctionnaires en la façon qu'adoptent les hommes d'affaires. Loin de moi l'idée de m'en servir pour des fins de favoritisme. Ce dernier n'existera pas, sauf lorsqu'il deviendra absolument nécessaire d'y recourir.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là une excellente raison de la part de l'honorable ministre, mais je n'aimerais pas qu'il s'exposât à la tentation à laquelle il succomberait. Je crains fort que, s'il conserve cette disposition dans ce projet de loi, il peut s'attendre à être tenté. Mieux vaut pour lui ne pas encourir cet aléa et biffer complètement cette disposition.

M. BORDEN: L'honorable ministre peut résister à la tentation mieux que ne saurait le faire mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Cela est possible, mais mon très honorable ami ne m'adresse pas un compliment des plus flatteurs, certes, en parlant ainsi.

M. THOBURN: Au cours de cet hiver j'ai reçu quatre ou cinq délégations qui demandaient l'établissement de la livraison rurale du courrier dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je conçois facilement la

nécessité de nommer certaines personnes avec mission d'établir des routes pour la livraison du courrier. Les délégués représentaient certaines parties du comté et, si l'on établissait cette livraison dans les parties où on la réclamait, il se trouverait que d'autres parties du comté ne profiteraient pas de cet avantage, parce que ces parties non représentées par les délégués, ne seraient pas assez importantes pour qu'on y ouvrit une route séparée. Il existe aujourd'hui une livraison du courrier sur une distance d'environ 15 milles dans une partie de mon comté. Le facteur d'un bureau se rend à un autre bureau à 15 milles de distance pour revenir ensuite à celui qu'il a quitté d'abord. Je comprends que le ministère n'entend pas qu'on fasse la livraison du courrier en cette façon, mais qu'il lui faut un circuit déterminé d'avance afin que le facteur ne soit pas obligé de parcourir deux fois le même territoire. Il est une chose que je veux signaler à l'honorable ministre des Postes: certains comtés de la province de l'Ontario—et je suppose qu'il en est ainsi dans le cas de toutes les autres provinces—ont besoin plus que tout autre comté de la distribution du courrier dans les campagnes. Ainsi, par exemple, le comté que je représente n'est traversé par aucune voie ferrée. La ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique longe la frontière entre Lanark et Carleton, de sorte que nous nous trouvons privés de toute communication par chemin de fer. Beaucoup de nos gens doivent parcourir de 8 à 10 milles pour se rendre au bureau de poste et pour en revenir. Les comtés ainsi situés ont beaucoup plus besoin de la livraison rurale du courrier que les comtés que traversent des chemins de fer.

M. CARVELL: Se trouve-t-il un fonctionnaire que le Gouvernement nommerait qui puisse tracer ces routes avec autant de compétence que peut le faire l'honorable député lui-même?

M. THOBURN: Je n'aimerais pas entreprendre de tracer moi-même ces routes, car je ne suis pas assez bon arpenteur pour cela; ce travail m'occasionnerait un mal infini, ainsi que l'honorable député devrait le savoir. Mais il incombe à une personne indépendante de tracer ces routes.

M. CARVELL: Je poserai une autre question et j'en aurai fini. Lorsque cette personne indépendante aura tracé la route, l'honorable député (M. Thoburn) s'engagera-t-il à ne pas exercer lui-même son pouvoir de surveillance, ou permettra-t-il, que...

M. THOBURN: Tout cela dépendra des circonstances.

M. LEMIEUX: Me trouvant quelque peu intéressé, puisque ce système a été inauguré lorsque je dirigeais ce ministère,

je tiens à dire quelques mots. Lorsque j'avais l'honneur d'être ministre des Postes, j'ai établi des routes de livraison du courrier dans les campagnes sans me préoccuper des sentiments politiques des électeurs de ces comtés, ce dont les honorables membres de la droite peuvent se convaincre facilement.

M. EDWARDS: Ce n'est pas mon avis.

M. SHARPE (Ontario-nord): Ni le mien.

M. LEMIEUX: Le système établi était très simple. On faisait signer une requête qu'on adressait au ministère; du moment qu'elle était signée par 50 p. 100 des habitants d'un district où se faisait la livraison du courrier, on la remettait immédiatement à M. Anderson, fonctionnaire très compétent du ministère et qui remplissait sa fonction d'une façon irréprochable; ce dernier la transmettait ensuite à l'inspecteur du bureau de poste local. Ce fonctionnaire devait préparer un rapport; puis, on invitait la concurrence, car, ainsi que tout le monde le sait, la livraison du courrier dans les campagnes coûte plus cher que tout autre service semblable. M. Anderson, qui recevait les rapports des différents inspecteurs préparait lui-même un état qu'il adressait au ministre des Postes qui, à son tour décidait le cas qu'on lui soumettait. La raison pour laquelle on a établi le service de la livraison rurale du courrier seulement pour les routes où le service du courrier existait déjà, c'était que nous avions l'expérience des Etats-Unis pour nous guider. J'avertis l'honorable ministre (M. Pelletier) que, s'il désire maintenir un excédent de recettes appréciable pour son département, il ne doit pas suivre de trop près l'exemple des Etats-Unis. Nos voisins ont adopté la livraison du courrier dans toutes les campagnes de leur territoire et ils ont constaté un déficit annuel de \$30,000,000 à la suite de l'épreuve qu'ils ont tentée. Nous avons un territoire aussi étendu que l'est celui des Etats-Unis, mais plus grandes sont les difficultés que nous avons à surmonter dans ce service. Les conditions climatiques sont plus favorables aux Etats-Unis qu'elles ne le sont au Canada. Il existe un assez grand nombre de distributions du courrier dans les campagnes de la province d'Ontario qui méritent ce service, non seulement parce que sa population est plus considérable que celle de chacune des autres provinces, mais aussi à cause des revenus élevés que le service des postes assure au Trésor fédéral.

Le service postal des Provinces maritimes est moins étendu et je pourrais en dire autant des provinces de l'Ouest. Cependant, si l'honorable ministre (M. Pelletier) va trop loin dans l'établissement du service de la livraison du courrier

M. LEMIEUX.

dans nos campagnes, il constatera que les revenus du ministère ne lui permettront pas de se rendre aux demandes qu'on lui adressera de toutes parts. A l'instar de l'honorable ministre, je reconnais que, s'il va plus loin, en accordant ce système de la livraison rurale du courrier, il lui faudra augmenter quelque peu son personnel ici même. Je l'aviserai—et je suis certain qu'il entretient cette idée—de placer M. Anderson à la tête de cette division du service des postes, parce qu'il comprend parfaitement la nature et les détails de ce service. Il pourrait fournir à M. Anderson un ou deux assistants.

Quant à ce qui se rapporte au tracé des diverses routes dans les différents comtés, je crois qu'il serait préférable qu'il augmentât, si le besoin s'en faisait sentir, le personnel des différentes divisions d'inspection. C'est là qu'on prépare les rapports; chaque inspecteur peut adresser un état détaillé des conditions qui existent dans le district qu'on lui a assigné et les sous-inspecteurs pourront faire le tracé des routes de livraison rurale. Dans des questions de cette nature, nous ne devons pas accepter trop facilement la décision des habitants de tel ou tel comté. En effet, quelques habitants réclameront instamment qu'on suive tel tracé, tandis que d'autres opineront pour une route toute différente. L'expérience que j'ai acquise me porte à croire qu'il y a toujours assez de malaise dans ces différentes divisions électorales, si l'on prête l'oreille aux plaintes de chacune des factions ou de chacun des partis en cause. Le meilleur moyen de résoudre ces difficultés, c'est d'envoyer les inspecteurs ou leurs assistants s'enquérir du bien-fondé des plaintes que l'on fait entendre. Voilà pourquoi j'estime que mon honorable ami a raison de nommer un surintendant général de la distribution du courrier dans nos campagnes et de renforcer les divisions d'inspection.

M. THOBURN: Qu'est-ce que l'honorable député entend par "divisions d'inspection"?

M. LEMIEUX: Chaque province est divisée en districts dont chacun a un inspecteur. Ces fonctionnaires ont une connaissance parfaite de leur district respectif. Je ne m'oppose pas à ce que l'on donne de l'extension au service de la livraison postale dans les campagnes, et je conviens qu'en ceci la province d'Ontario a droit à des égards tout particuliers. Mais, en étendant ce service, le ministre des Postes ferait bien de suivre les avis des inspecteurs, car nul n'est mieux renseigné qu'eux; autrement, il se créera des embarras et l'on accusera le ministère de se laisser influencer par l'intérêt politique. Faisons en sorte que cette question reste étrangère à la politique; remettons-nous en du soin de diriger le service de la livraison rurale aux rouages ordinaires du ministère, ce qui est une autre

manière de dire qu'il convient de s'en rapporter aux inspecteurs, à l'inspecteur de chaque district.

C'est à l'inspecteur que sont adressées objections et observations; c'est lui qui charge son assistant d'aller se renseigner sur les lieux mêmes; c'est lui qui est le mieux au fait des courants d'opinion et fait rapport au ministre des Postes, et c'est sur ce rapport que le ministre fonde sa décision. A mon avis, il n'est pas d'autre moyen de contenter le public.

Le système, j'en conviens, entraînera un léger remaniement du personnel. A M. Anderson, l'un des chefs de service du ministère, à Ottawa, a été assignée la tâche de préparer les dossiers et de classer les rapports des inspecteurs. Comme il a été excédé de travail, je considère que l'on devrait le relever de ses autres devoirs pour lui confier la direction du service de la livraison postale dans les campagnes. On a besoin d'un fonctionnaire expérimenté et consciencieux, car le moindre faux pas pourrait avoir des conséquences désastreuses pour la recette du ministère.

A l'époque où je dirigeais le ministère, j'ai pu constater que les demandes venaient surtout des comtés avoisinant la frontière, dont les habitants avaient vu fonctionner le système aux Etats-Unis. Aux inspecteurs de ces districts on devrait donner des aides afin de dresser la carte des itinéraires qui peuvent être demandés.

Je ne crois pas qu'on puisse obtenir de résultat satisfaisant en faisant des nominations au hasard dans les diverses circonscriptions.

Le service doit rester complètement étranger à la politique. L'adoption du présent projet de loi est chose nécessaire au service central d'Ottawa et aux diverses divisions d'inspection. Mon honorable ami devrait s'en tenir à cela pour le moment et attendre qu'il sache comment les choses iront.

M. BEST : Peu de temps avant le 21 septembre dernier, on établissait un itinéraire rural dans la partie ouest du comté de Dufferin. L'honorable député aurait-il l'obligeance de me dire s'il avait établi cet itinéraire à la demande des clients ou à celle de McCuaig, rédacteur du journal libéral de l'endroit?

M. LEMIEUX : Peu de temps avant le 21 septembre dernier, je n'étais pas ministre des Postes, mais ministre de la Marine et des Pêcheries. La demande de mon honorable ami ne fait que démontrer de façon plus évidente que si l'on doit donner au système plus d'extension qu'il n'en avait lorsque je dirigeais le ministère, il importe de se bien orienter dès le début; il faut avoir un directeur à Ottawa et mettre sous ses ordres, outre les inspecteurs ordinaires des postes, d'autres fonctionnaires qui se

rendront compte des conditions qui prévalent dans les diverses circonscriptions.

M. SHARPE (Ontario-nord) : Contrairement au représentant de Carleton, l'honorable député n'aime pas que l'on confie aux représentants le soin de dresser la carte des itinéraires.

M. LEMIEUX : Lorsque j'étais ministre et que nous avons inauguré le système, les clients chargeaient habituellement leur représentant de transmettre leur demande au ministre des Postes qui la soumettait à M. Anderson qui, à son tour, la faisait parvenir à l'inspecteur du district, et ce dernier faisait ensuite son rapport. Certes, je ne saurais blâmer le chef du ministère de consulter le représentant du comté intéressé.

M. SHARPE (Ontario-nord) : Vous n'aimeriez pas que les itinéraires fussent déterminés par le représentant?

M. LEMIEUX : Je n'oserais dire que c'est lui qui devrait être chargé de ce soin, car il serait exposé à faire d'injustes distinctions; mais si l'on tient à ne pas se créer d'embaras dans les circonscriptions électorales et à ce que les gens ne puissent pas dire qu'on favorise un district de préférence à un autre, il faut s'en remettre à un fonctionnaire indépendant du soin de déterminer les itinéraires, et ce fonctionnaire indépendant, c'est l'inspecteur.

M. PELLETIER : C'est précisément ce que prescrit le projet de loi.

M. LEMIEUX : Non pas.

M. PELLETIER : Un mot au sujet de M. Anderson. J'approuve sans réserve ce que le représentant de Rouville vient de dire de ce fonctionnaire qui réunit incontestablement toutes les qualités voulues pour occuper cet emploi. C'est un fonctionnaire de tout premier mérite, mais je ne le nommerai pas à ce poste, car bien qu'il n'y ait point de fonctionnaire qui soit absolument indispensable, je ne sais comment je pourrais me passer des services qu'il rend en sa qualité de préposé des contrats. Les contrats n'ont pas de secrets pour lui, et je me demande comment je ferais pour le remplacer.

J'ai jeté les yeux sur un autre fonctionnaire dont je conseillerai la nomination, et je suis sûr que mon honorable ami approuvera cette nomination, puisqu'il s'agit de l'inspecteur des postes à Ottawa. Je suis bien aise de dire que je pourrai donner de l'avancement à un autre fonctionnaire du ministère en remplissant la vacance qui sera ainsi créée.

On a dit avec raison qu'il y a lieu d'augmenter le personnel. Nous tâcherons cependant de nous contenter du personnel actuel, d'un surintendant et d'une couple

d'autres fonctionnaires, et, au besoin, de recourir aux services de personnes du dehors. A la prochaine session, quand nous aurons acquis plus d'expérience, nous pourrions peut-être modifier la loi que nous voulons faire voter aujourd'hui.

Dans le comté de Waterloo-sud, dont nous avons fait dresser la carte, le surintendant général, M. Ross, a amené avec lui trois de nos inspecteurs. La tâche leur parut tellement ardue qu'ils durent se mettre tous quatre à l'œuvre pour dresser la carte du comté; ils ont pu ainsi faire un rapport très satisfaisant. Ils s'étaient consultés avec les conseils municipaux et les clients, et tout le monde avait été indistinctement invité à discuter le projet.

M. LEMIEUX: J'aimerais à demander au ministre comment il s'y prendra pour faire dresser la carte des différents districts; donnera-t-il de l'extension au service de livraison rurale ou le restreindra-t-il aux itinéraires déjà établis?

M. PELLETIER: Si je devais m'en tenir aux itinéraires que suivent déjà les courriers, je ne demanderais pas l'adoption de ce projet de loi. J'entends faire plus que cela.

M. LEMIEUX: Je suppose que mon honorable ami continuera de laisser chaque client payer sa boîte.

M. PELLETIER: Oui.

M. MACDONALD: La droite semble se méprendre sur l'attitude de certains d'entre nous à l'égard du projet de loi. Chacun se plaît à reconnaître qu'il y a lieu de prendre les dispositions les plus susceptibles d'assurer l'efficacité du service de la livraison postale dans les campagnes. Nul n'a d'objection aux deux premiers articles du projet de loi. Quant à l'objet de l'article 3, il mérite d'être scruté à fond, car le ministre n'en a pas donné d'explications satisfaisantes. Lorsqu'il sera autorisé, dit-il, à employer certaines personnes qui, à raison d'habileté spéciale et de leur connaissance intime du district, peuvent être utiles pour établir le tracé des routes, il ne pourra mieux faire que de conseiller la nomination d'arpenteurs. Je serais curieux de savoir en quoi un arpenteur pourrait l'aider à déterminer la praticabilité d'un itinéraire postal. L'arpenteur est capable de mesurer les distances, de dire quelle distance il y a d'un endroit à un autre, mais il ne possède pas les renseignements que l'inspecteur peut obtenir sans l'aide de l'arpenteur.

M. PELLETIER: Je n'ai pas parlé uniquement d'un arpenteur; j'ai dit qu'un arpenteur ou quelque autre personne pourrait me tracer des plans. Ceux qui s'occupent déjà de la chose m'ont rapporté un plan très bien fait et ont rédigé un rapport fort complet.

M. PELLETIER.

M. MACDONALD: Mon honorable ami prétendra-t-il que les cartes très complètes que possède chaque inspecteur sont dépourvues de valeur? Va-t-il charger quelque habitant du district, dont le hasard a fait un arpenteur, de faire rapport sur l'avantage qu'il y aurait à adopter tel itinéraire de préférence à tel autre? Ces arpenteurs seront-ils invariablement choisis parmi les habitants du comté? Est-ce de leurs rapports que s'inspirera le ministère?

M. PELLETIER: Ils seront sous les ordres des inspecteurs.

M. MACDONALD: On se fera donc fi des connaissances des inspecteurs. Le ministre emploiera-t-il des gens dont l'avis, à raison de leur habileté et de leur connaissances spéciales, l'emportera sur celui de l'inspecteur? Voyons, quels sont ceux qui ont acquis assez d'expérience pour être considérés comme tout particulièrement aptes à s'occuper de ces sortes de choses? Si on ne les trouve pas en ce moment au ministère des Postes, où pourraient-on les trouver? Cet arpenteur dont le ministre suivra l'avis de préférence à celui de l'inspecteur, possédera-t-il quelque habileté spéciale? Quand mon honorable ami enverra l'inspecteur dans un comté quelconque, lui ordonnera-t-il d'aller consulter monsieur un tel parce que c'est un arpenteur et qu'il connaît assez bien le comté?

A l'heure qu'il est, il n'est pas en ce pays d'inspecteurs des Postes qui ne soit, mieux que n'importe quel arpenteur, au fait des moindres détails de chaque endroit et des avantages que le public pourrait retirer de l'établissement du factage rural; or, à ce fonctionnaire va-t-on préférer quelque habitant du comté parce qu'il appartient à l'un ou à l'autre des partis politiques? Cela fait sourire le ministre; il veut nous faire croire, ainsi qu'il arrive qu'il l'affirme onctueusement, qu'il ne lui viendrait pas même à l'esprit d'employer des hommes de parti. Pour ma part, je ne crois pas qu'il ait encore atteint un aussi haut degré de perfection. Je dis, me fondant sur le texte de cet article, que le ministre, contrairement à son attente, ne pourra trouver en aucun comté de personnes ayant quelque habileté spéciale ou des connaissances que ne possèdent pas certains fonctionnaires de son propre ministère.

S'il fait un choix hors de son département, il emploiera des amis politiques; peut-être s'adressera-t-il au secrétaire du comité chargé de distribuer les faveurs ministérielles dans le comté. Et puis que fera mon honorable ami du corps des inspecteurs des bureaux de poste? Pourquoi ne se fait-il pas autoriser à en augmenter le nombre dans chaque district? S'il doit établir un système général de factage rural, qu'il augmente le personnel dans chaque district afin d'avoir des employés réguliers

qui auront une connaissance spéciale de la question.

Mon honorable ami ne peut avoir d'autre motif d'ajouter cet article au bill que le désir d'accroître sa clientèle politique.

Quel sera le rang des nouveaux employés. Leurs fonctions seront-elles permanentes? Celui qui aura des aptitudes spéciales concernant la poste rurale sera-t-il employé dans tous les comtés ou dans un seul, ou le fera-t-on passer d'un comté dans un autre? Si cet homme existe, pour quoi le ministre ne l'adjoint-il pas au personnel et ne le garde-t-il pas constamment?

M. PELLETIER: Nous ferons un essai. L'article 7 prescrit que ce seront des surnuméraires et si, au bout d'un an, nous constatons que l'honorable député a raison, nous pourrions changer ce système.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a-t-il en l'idée quelqu'un qui, au Canada, possède ces aptitudes spéciales et qu'il pourrait employer à ces travaux, hors de son département.

M. PELLETIER: C'est un essai, et nous en verrons les résultats. Je voudrais dépenser le moins possible pour organiser le personnel et consacrer tous les fonds que je pourrai économiser au véritable fonctionnement de la poste rurale.

J'accepterais sur-le-champ l'idée émise par les représentants de Pictou (M. Macdonald) et de Rouville (M. Lemieux) concernant l'augmentation du nombre des employés, si le bill ne renfermait pas l'article 3. Mais j'espère qu'avec les employés actuels je pourrai mettre ce projet à exécution, du moins, jusqu'à la session prochaine. Je serai peut-être tenu d'employer des gens qui, aux termes de la loi du Service civil, ne pourraient pas subir l'examen ni répondre à des questions aussi ridicules que celles que le représentant de Simcoe a lues l'autre jour dans cette enceinte.

Je n'aimerais à augmenter le nombre actuel des employés, mais s'il le faut après cet essai, j'en demanderai l'autorisation au Parlement à la prochaine session, au cas où les prévisions des députés de la gauche se justifieraient. Cependant les fonctionnaires de mon département qui s'y attendent un peu et qui sont mieux renseignés que vous et moi, disent que c'est ce qu'il convient de faire au début. Pourquoi n'essaierions-nous pas?

M. MACDONALD: Si le ministre des Postes était en état de faire connaître au comité les motifs invoqués par ses employés, ainsi que les renseignements dont ils les ont appuyés, afin de nous permettre, à nous sur qui la responsabilité retombe, de nous former une opinion relativement à cette affaire, nous pourrions voir si l'attitude du ministre est bien motivée. J'admets volontiers que les fonctionnaires sont

mieux renseignés que moi sur ce sujet, et qu'ils sont peut-être mieux renseignés que le ministre lui-même. Mais il est absurde, selon moi, de prétendre que la seule personne, hors du département, qui possède des connaissances spéciales et qui puisse fournir un plan au département, soit un arpenteur. Peu m'importe quel est le fonctionnaire de son département qui lui a fait faire cette assertion; celle-ci est absurde, je le répète. Ces gens-là adresseront-ils un rapport au département; seront-ils des employés du département et celui-ci recevra-t-il d'eux des rapports? Le ministre imposera-t-il des bornes à la dépense? Il y a dix jours, le ministre des Finances (M. White) nous annonçait un excédent. Depuis, tous ses collègues semblent avoir eu pour tâche de déposer des projets de loi qui causeront de fortes dépenses et diminueront l'excédent et le feront peut-être disparaître.

J'avertis le ministre des Finances que, s'il permet à ses collègues de faire des dépenses de ce genre, sans aucune réglementation, au mépris de la loi du Service civil et sans réserve aucune, son voisin de gauche, grâce à cet article de la loi, pourra employer dans tous les comtés du pays un grand nombre de gens si grassement rétribués que son excédent sera englouti et que de nouveaux obstacles viendront s'ajouter à ceux qu'il a déjà à surmonter.

Mon honorable ami nous dit qu'il vont retenir les services de gens qui connaissent les différentes localités.

M. PELLETIER: Qui les connaissent à fond.

M. MACDONALD: Aux termes de cet article, il n'y a pas un seul meneur politique auquel le ministre ne pourra pas procurer un emploi. Je déclare que nous devrions avoir les services du personnel de la division de l'inspection des bureaux de poste. Cet article permet au ministre des Postes d'employer dans toutes les circonscriptions du Canada des gens n'ayant aucun titre, si ce n'est qu'un député aura conseillé de lui confier la dispensation des faveurs ministérielles relativement à la poste rurale.

M. BLAIN: Je crains que les représentant de Pictou (M. Macdonald) ne parle par expérience.

M. MACDONALD: J'ai moi-même distribué les faveurs ministérielles.

M. BLAIN: C'est ce qui me fait dire que l'honorable député parle par expérience. Voici l'article qui est en délibération:

Le ministre des Postes peut aussi employer telles autres personnes qui sont nécessaires et qui, à raison d'habileté spéciale ou de leur connaissance intime du district, peuvent être utiles pour faciliter le progrès du tracé des routes et autres travaux se rattachant à un

service de livraison postale rurale. Ces personnes doivent, à même le crédit voté par le Parlement pour ledit service, être payées de telles sommes que détermine le ministre des Postes.

Si je comprends bien, le ministre des Postes fera faire le tracé des routes par son arpenteur, comme il le dit lui-même. A mon sens, la personne que le Gouvernement emploiera agira de concert avec les employés du département du ministre et avec le ministre des Postes lui-même. Il se peut que ce fonctionnaire fasse le tracé, mais il ne choisira pas l'endroit. J'imagine qu'il aura le concours de l'inspecteur afin que tous deux puissent soumettre au ministre un plan que le Gouvernement aura à adopter pour agrandir le champ de la poste rurale.

Je ne suis pas de l'avis du chef de l'opposition lorsqu'il fait observer au comité qu'il n'y a pas lieu de toucher aux anciennes routes postales établies dans tout le pays. Je crois qu'on aurait dû le faire depuis longtemps à l'égard de plusieurs anciennes routes. Je l'ai déjà dit lorsque j'étais dans les rangs de l'opposition. Le ministre des Postes, selon moi, ne saurait faire de dépenses plus avantageuses pour la population canadienne que celles qui serviraient à modifier le tracé des routes. Ce changement serait plus utile au pays que les routes actuelles et il constituerait une grande économie. Ces routes ont été établies, il y a vingt-cinq, trente, ou même cinquante ans. Dans plusieurs comtés, on n'y a pas touché depuis. Elles portaient d'une gare de chemin de fer il y a trente ans et le courrier passe encore par là, bien que depuis une autre gare beaucoup plus rapprochée ait été construite. D'après les anciennes dispositions, plusieurs personnes qui recevaient leur courrier à neuf heures du matin, si les lignes de poste étaient convenablement établies, le reçoivent à cinq heures de l'après-midi.

Je crois qu'on devrait augmenter le nombre des facteurs, que ceux-ci devraient être plus nombreux et couvrir des circuits moins longs à partir de la gare la plus rapprochée, sans être tenus de travailler tout le jour durant, de sept heures du matin à huit heures du soir.

Grâce à l'article qui est en délibération, le ministre des Postes obtiendrait des renseignements qui l'aideront à accomplir cette tâche. Je crois que les députés de la gauche se placent au point de vue des intérêts de leur parti. Pendant que le représentant de Pictou adressait la parole, je n'ai pu m'empêcher de penser qu'il se laissait guider par des considérations politiques.

M. MACDONALD (Pictou): Vous n'en faites pas autant, cela va sans dire.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'est-ce qui inspire l'honorable député (M. Blain)?

M. BLAIN.

M. BLAIN: L'intérêt public. Le parti que dirige mon très honorable ami ne saurait s'attribuer beaucoup de mérite, parce qu'il a établi le factage rural au Canada. Le chef de l'opposition et ses partisans, les députés de la gauche, ont voté contre le premier projet de résolution soumis à la Chambre. Si le mérite d'avoir établi ce système revient à quelqu'un, ce n'est pas au ci-devant ministre des Postes (M. Lemieux), bien que ce système ait été établi sous son administration. Il l'a été parce que nos adversaires ont été forcés de l'établir. A la veille d'une élection, ils annonçèrent qu'ils le feraient, bien qu'ils eussent voté contre ce projet à la Chambre. Le hansard le constate, comme mon honorable ami le sait.

On dit que la présente loi causera une forte dépense. Je crois que le ministre des Postes aura besoin de plus d'aide au département pour bien faire les choses. Je suis d'avis qu'on ne doit pas avoir égard aux exigences des partis dans le service du factage rural. Les comtés que représentent les députés de la gauche doivent avoir les mêmes avantages que ceux que les membres de la droite représentent. Pourquoi en serait-il autrement? Bien que la gauche critique le ministre des Postes, je suis d'avis que ce n'est que justice d'accorder aux circonscriptions des membres de l'opposition les mêmes privilèges qu'aux divisions électorales de nos amis. J'ai confiance que le ministre des Postes fera son devoir à cet égard. Il débute bien en recherchant s'il est possible de donner au public un meilleur service, et je crois que le chef de l'opposition et ses partisans serviraient bien le pays en prêtant leur concours au ministre, au lieu de lui adresser de vifs reproches, inspirés par l'esprit de parti, comme ceux que nous avons entendus cet après-midi.

M. EMMERSON: Je crains que les jours d'hypocrisie politique ne soient pas entièrement disparus. J'approuve le but de ce bill, et je repousse l'accusation de motifs politiques.

M. BLAIN: Ils sont rares les ministres de cette Chambre qui ont montré plus d'hypocrisie politique que l'honorable député de Westmoreland.

M. EMMERSON: Je regrette beaucoup que mon honorable ami (M. Blain) se permette des personnalités. Je n'ai nommé personne. Je regrette de voir qu'il trouve que le bonnet lui va si bien.

M. BLAIN: Je croyais que vous l'auriez mis sur la tête de la personne qui le mérite.

M. EMMERSON: Dans la discussion de cette question je veux m'abstenir de toutes personnalités, mais lorsque l'on accuse la gauche d'être animée dans ses critiques par l'esprit de parti, et lorsque les hono-

rables membres de la droite prétendent en être exempts eux-mêmes, il me semble que les jours d'hypocrisie politique ne sont pas encore disparus. J'approuve entièrement le but du bill, mais je vois avec grande crainte l'expérience que l'honorable ministre des Postes veut faire en vertu de l'autorité qui lui est donnée dans l'article 3. S'il veut faire une expérience, pourquoi ne la fait-il pas, cette année, en employant le personnel des bureaux d'inspecteurs des postes dans les différentes provinces et, si la chose est nécessaire, qu'il nomme des commis additionnels.

M. BLAIN: L'honorable ministre des Postes ne propose pas, je crois, de renvoyer ses fonctionnaires, et de confier ce nouveau service entièrement à des fonctionnaires spéciaux.

M. EMMERSON: Je n'essaierai pas d'expliquer à la Chambre ce que peut avoir compris mon honorable ami (M. Blain). Je cherche seulement à expliquer ce que je pense de l'article 3 de ce bill. Par exemple, dans la province du Nouveau-Brunswick, je puis dire, d'après ma connaissance personnelle, que M. Coulter, l'inspecteur, M. Wood qui est attaché au département depuis des années, et M. Thompson qui a parcouru tous les chemins de la province en bicyclette, sont des personnes auxquelles le ministre des Postes peut en toute sûreté confier l'exécution de son projet. Ces personnes sont obligées de parcourir ces routes tous les ans, pour faire une inspection de chaque bureau de poste dans la province et elles sont plus que toute autre au courant des conditions postales dans la province. Chaque route postale de la province leur est connue d'un bout à l'autre de même que toutes les conditions qui les entourent.

Ce bill accorde le pouvoir de nommer des fonctionnaires temporaires pour remplir des fonctions qui relèvent du bureau régulier d'inspection des postes, et ce pouvoir est en outre entouré de dangers parce qu'il montre un manque de confiance dans les fonctionnaires actuels. Les fonctionnaires extérieurs temporaires ne peuvent pas avoir la même responsabilité que les fonctionnaires permanents, dont l'avenir dans le service dépend de leur bonne conduite. Je crois que l'article 3 du bill fera faillite complète.

M. PELLETIER: C'est possible.

M. EMMERSON: Alors pourquoi en faire l'essai; pourquoi ne pas faire cet essai avec vos fonctionnaires actuels?

M. PELLETIER: Le bill dit que cette expérience doit être faite sous la direction des inspecteurs; n'est-ce pas parler beaucoup pour ne rien dire?

M. EMMERSON: Il n'y a aucun doute que les inspecteurs des bureaux de poste et leurs assistants peuvent faire ce travail, et ce bill semble avoir pour objet de créer des places pour celui-ci ou celui-là. Personne ne peut mieux connaître les routes postales d'un district et les besoins de la population sur ces routes que ceux qui depuis des années ont été obligés de parcourir ces différentes routes et sont venus en contact avec la population. Je ne veux pas imputer de motifs au ministre des Postes, mais si j'en juge d'après le bill et d'après les explications que le ministre a essayé de donner, il me semble que ce bill a un autre objet que l'amélioration du service de la poste rurale. Depuis plusieurs années, il a été question dans cette Chambre d'améliorer le service civil; on a apporté certaines améliorations dans le service intérieur, mais voici un bill qui frappe en face toute idée d'améliorer le service extérieur. Je m'y oppose fortement pour les raisons que j'ai données.

M. EDWARDS: Il est évident pour tous ceux qui ont entendu les discours des honorables membres de la gauche que ceux-ci deviennent de grands chasseurs. Pas un bill n'a été déposé devant cette Chambre pendant la présente session sans qu'ils y aient cherché la petite bête. Le bill me paraît être plein de bon sens et de justice. L'article 2 explique que la division spéciale du service rural sera composée des inspecteurs des postes et de leurs personnels, qui tous doivent être dans le service extérieur. Personne n'a critiqué cela.

L'aliéna (c) dit que le ministre des Postes pourra—non pas devra, et il ne propose pas de nommer des remplaçants aux inspecteurs—employer telles autres personnes qui seront nécessaires. S'il n'y en a pas besoin il n'en emploiera pas. Quelle objection peut-il y avoir à employer d'autres personnes qui ont une connaissance spéciale d'un certain district rural pour aider l'inspecteur des postes à tracer les meilleures routes de livraison postale rurale. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dit que tout le travail se résumera à parcourir la route et compter le nombre de personnes qui demeurent dans les différentes concessions. Je crois que l'honorable député se trompe. Il y a quelques semaines, certaines personnes du comté de Leeds sont venues à Ottawa. Elles avaient tracé soigneusement sur la carte les routes postales dans un canton voisin du comté que je représente. Bien que les tracés fussent sans doute satisfaisants pour ceux qui les proposaient, cependant, si l'on examine la carte de la région qui touche au comté que je représente je n'hésite aucunement à dire que tout excellentes que puissent être les routes choisies, lorsque l'on viendra à les mettre en service, on s'apercevra qu'elles font double emploi, et que l'on dépense un

argent inutile. Vous ne pouvez pas espérer que les habitants du comté de Leeds s'intéressent aux routes dans le comté voisin de Frontenac, ni que les habitants du comté de Frontenac s'intéressent aux routes du comté de Leeds. Il sera très difficile de tracer ces routes de façon à les rendre aussi utiles que possible avec peu d'argent. J'ai étudié un peu la question au sujet de mon propre comté, et je rencontre beaucoup de difficultés. Bien que je connaisse assez les différentes parties du comté, il y a des personnes qui les connaissent encore mieux que moi et qui, sachant dans quel état sont les routes à certaines saisons de l'année, pourraient être employées avec avantage pour aider l'inspecteur des postes et son personnel à faire le tracé des routes. Il est vrai, ainsi que le dit l'honorable député de Rouville, que la province d'Ontario a droit à une attention toute spéciale au sujet de la livraison postale rurale. L'honorable député a évidemment changé d'avis à ce sujet. Si nous pouvons en juger par ses actes lorsqu'il était ministre des Postes rien ne pouvait nous faire croire que la province d'Ontario méritait une attention spéciale ou même méritait d'être traitée avec une justice quelconque.

M. LEMIEUX: Où prenez-vous cela?

M. EDWARDS: Pendant le temps que l'honorable député a été ministre des Postes bien que le plus fort des recettes des postes lui vint de la province d'Ontario, la proportion de l'augmentation dans le nombre des bureaux de poste dans cette province sous son régime a été moindre que dans aucune autre partie du Canada.

M. EMMERSON: Une ancienne province depuis longtemps bien établie.

M. EDWARDS: Exactement; mais lorsque l'honorable député de Rouville s'est vanté dans cette Chambre des excédents de recettes du département des Postes lorsqu'il était ministre, je lui répondis qu'il n'avait pas le droit de se vanter ainsi tant qu'il y aurait dans la province d'Ontario des gens qui étaient obligés de faire huit ou dix milles pour aller au bureau de poste le plus proche. S'il y a un département administratif qui n'a pas le droit d'avoir un sou d'excédent, c'est celui des Postes. Chaque sou des recettes de ce département sort directement du gousset du peuple, et devrait être dépensé à fournir de meilleures facilités postales dans les districts ruraux. Il n'y a pas un département où un déficit pourrait être aussi facilement défendu.

Sir WILFRID LAURIER: On commence déjà à parler de déficits.

M. EDWARDS: L'honorable chef de l'opposition et tous les autres ministres li-

M. EDWARDS.

béraux de cette Chambre comprennent parfaitement ce que j'entends par déficit. Il est tout juste que l'on dépense beaucoup d'argent.

M. LEMIEUX: Dans Frontenac?

M. EDWARDS: Oui, dans Frontenac, et je crois que nous avons dans le ministre des Postes d'aujourd'hui un homme qui est plus disposé à rendre justice au comté de Frontenac que l'était l'honorable député de Rouville lorsqu'il occupait ce poste. Le ministre des Postes actuel ne se laissera pas guider par des raisons de parti comme mon honorable ami de Rouville.

M. BELAND: N'en soyez pas trop sûr.

M. EDWARDS: Jusqu'à présent je n'ai pas à me plaindre du ministre des Postes actuel.

M. LEMIEUX: Je me reposais sur l'inspecteur. Celui-ci a fait deux rapports sur le comté de l'honorable député et des deux bureaux de poste qu'il demanda un fut refusé.

M. EDWARDS: Je rappellerai ce qui s'est passé à la dernière session. J'ai demandé à l'honorable député de Rouville, lorsqu'il était ministre des Postes, de mettre juste en dedans des limites de la ville de Kingston un bureau de poste dont la seule dépense pour le département aurait été le traitement de son directeur; le transport des courriers n'entraînait aucune dépense additionnelle.

M. LEMIEUX: Etait-ce dans le comté de Frontenac?

M. EDWARDS: Que l'honorable député prenne patience.

Il est tellement épris du son de sa voix, qu'il ne peut avoir même les égards ordinaires pour un collègue qui a la parole. D'autre part, il n'est pas de membre de la députation qui soit aussi chatouilleux que cet honorable député lorsqu'il se produit des interruptions. Je lui ai demandé, du temps où il était ministre des Postes, d'établir ce bureau de poste et lui ai dit qu'il devrait être établi dans les limites de la ville de Kingston.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. EDWARDS: Mais après que j'eus expliqué la chose, il me dit: Votre demande est raisonnable. Et il m'écrivit une lettre que j'ai encore en ma possession, dans laquelle il me déclarait que ce bureau devrait être établi, et qu'il n'y avait qu'à attendre la nomination d'un receveur dans les conditions requises. Il reconnut la justice de ma demande et de celle de la population, qui serait ainsi dispensée de franchir, à l'aller et au retour, les trois quarts de mille la séparant du bureau de poste de Kingston. Il acquiesça à tout, jus-

qu'à ce que l'honorable député de Kingstons (M. Harty) vint le trouver et lui déclara: Je ne veux pas que ce bureau de poste soit établi, et vous ne devez pas l'établir. Et l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) tout grand homme qu'il se pense, ne fut pas assez grand pour rendre justice et se conformer au désir de la population; il refusa de créer le bureau après avoir lui-même déclaré qu'il devrait l'être. On peut juger par là du fond qu'on peut faire sur l'ancien ministre des Postes. J'ai toute raison d'espérer et de croire que dans le présent ministre des Postes, j'ai à traiter avec un esprit plus large et qui saura rendre justice aux habitants de Frontenac, justice que son prédécesseur leur a dénié. En ce qui regarde Frontenac, si l'honorable député de Rouville veut entrer dans les détails, je suis prêt à lui fournir tous les renseignements qu'il pourra désirer, ainsi que d'autres qui ne lui font pas grand honneur. Naguère, du temps qu'il était ministre des Postes, il affectait de se croire grand homme. Jamais il ne s'aperçut que l'on s'abstenait de critiquer, parce qu'on craignait de se voir refuser un bureau de poste ou quelque autre chose. Ce n'est pas à dire qu'il fût à l'abri de la critique. J'ose dire que si on s'informait avec soin de sa gestion du département des Postes, on mettrait au jour autant de faits de mauvaise administration qu'on en trouve dans aucun des départements de l'administration sous l'ancien régime, et ce n'est pas peu dire.

Ces honorables députés de la gauche n'ont absolument aucune raison de critiquer l'article 3. Ils ne font que recommencer ce qu'ils ont fait dans le cas d'autres bills. Ils ont jugé nécessaire de regimber quelque peu, de s'obstiner quelque peu, et ils ont fait dans le cas du présent bill ce qu'ils ont fait pour d'autres bills. L'article 3 se borne à permettre que les inspecteurs des postes tirent parti de toute connaissance qu'il sera possible de se procurer dans le district et qui soit de nature à faciliter l'indication des itinéraires que suivront les facteurs.

Il me semble que l'objection fait une montagne de ce qui n'est qu'une souris, et même tire cette souris du néant. C'est simplement faire perdre le temps de la Chambre et entraver la délibération du bill pour des raisons imaginaires. Je dis: laissez le ministre des Postes et son personnel poursuivre leur travail; que le ministre des Postes utilise les connaissances que possèdent les inspecteurs régionaux où tous autres renseignements à portée, afin de pouvoir dresser la carte de ces itinéraires du factage rural et d'assurer à la population des campagnes le service auquel elle a droit.

M. LEMIEUX: En réponse à l'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards),

j'ai ceci à dire: En premier lieu, du temps où j'ai rempli la charge de ministre des Postes, l'honorable député a été traité avec les mêmes égards que tout autre membre de la députation. A deux reprises, il s'est adressé à l'administration postale, en la manière ordinaire, pour obtenir l'établissement de bureaux de poste. Un de ces bureaux, comme il l'a dit, n'était pas pour sa propre circonscription; l'autre était destiné à une localité comprise dans les limites de son comté, Sharbot-Lake, je pense. Dans aucun de ces cas, je n'ai consulté M. Harty, bien que dans l'un d'eux j'eusse dû le faire, puisqu'il s'agissait d'un endroit situé dans sa circonscription. Mais je consultai un des plus anciens inspecteurs des postes, que les amis de l'honorable député (M. Edwards) nommèrent jadis, et dans les deux cas, comme l'honorable député s'en rendra compte à l'examen du rapport déposé dans les archives du département, cet inspecteur M. Merrick, fit un rapport défavorable, et moi, en ma qualité de ministre des Postes, je n'ai fait que me conformer à l'avis de M. Merrick. C'est pourquoi la demande de l'honorable député fut rejetée dans les deux cas, dont l'un ne se rapportait pas à sa circonscription. Mais l'honorable député (M. Edwards) aurait voulu faire mettre de côté l'avis du fonctionnaire préposé à la besogne, et c'est à quoi je m'opposai. Si j'étais encore ministre des Postes, je ne me conduirais pas autrement que je ne l'ai fait dans les circonstances.

M. BENNETT (Simcoe-est): Mais vous ne l'êtes plus.

M. LEMIEUX: En effet, je ne le suis plus, et l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ne l'est pas davantage, non plus que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Mais nous avons un ministre des Postes (M. Pelletier), et je me figure qu'il se conformera aux avis de ses inspecteurs plutôt qu'à ceux des politiciens d'une circonscription quelconque.

M. EDWARDS: En réponse à l'honorable député (M. Lemieux) qui prétend s'être conformé à l'avis de l'inspecteur régional, je conjecture que la lettre qu'il m'a adressée, dans laquelle il s'engageait à établir un bureau là où je le demandais, fut écrite après consultation avec l'inspecteur. Car j'ai cette lettre en ma possession. Et c'est en cette Chambre, et à fort peu de distance de l'endroit où je suis maintenant, que l'honorable député (M. Lemieux) me dit de faire établir le bureau de poste hors des limites de la ville. Il me dit: "M. Harty s'oppose à ce que le bureau de poste soit établi dans les limites de la ville." Tels sont les faits, et il ne l'ignore pas.

M. LEMIEUX: Tels ne sont pas les faits.

M. EDWARDS: Eh bien, mon affirmation vaut bien sa dénégation, et je me bornerai à ajouter ceci: j'ai sa lettre dans laquelle il donne son consentement à la création du bureau de poste dans Williamsville.

M. LEMIEUX: Voici les faits.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. LEMIEUX: Je tiens à dire un mot en réponse à l'honorable député (M. Edwards) qui a provoqué ce débat au sujet des bureaux de poste dans Kingston et Frontenac. L'honorable député vint me trouver et m'exposa que le bureau de poste était situé dans les limites de sa propre circonscription. Je lui répondis: Assurément, je n'y ai pas d'objection. Ce n'est que plus tard que je découvris que cet endroit était hors des limites de sa circonscription, bien qu'on m'eût dit qu'il était compris dans cette circonscription. C'est de M. Harty que j'appris qu'on m'avait induit en erreur. Alors je consultai à cet égard l'inspecteur des postes, et l'honorable député trouvera au département le rapport défavorable qu'il fit à l'égard de sa demande; et j'agis en conformité de ce rapport. Tels sont les faits. Et je déclare que je n'ai jamais, durant tout le temps que j'ai passé au ministère des postes, rejeté une demande légitime à moi faite. Mais l'honorable député aurait voulu s'ingérer dans les affaires de Kingston et le représentant de cette circonscription s'y opposa. Et l'inspecteur des postes s'y opposa, et je me conformai à l'avis de l'employé du département.

M. EDWARDS: Je suis en mesure d'établir que l'honorable député (M. Lemieux) savait dès le début, dès le premier instant, que la demande avait trait à un bureau de poste sur la lisière du territoire urbain. Je suis en mesure de l'établir par ses propres lettres.

M. HENDERSON: Je m'inquiète plus de l'avenir que du passé, et en conséquence, je ne parlerai que des projets dont j'appelle la réalisation de mes vœux.

M. LEMIEUX: Vous avez été bien traité, bien que vous occupiez alors un siège du côté de l'opposition. Seul le député de Frontenac a été maltraité.

M. HENDERSON: Je n'ai pas de sujet de plainte; et je ne connais rien du cas dont a parlé l'honorable député de Frontenac. Des affaires importantes dans les bureaux ne m'ont pas permis d'être présent lors du dépôt par le ministre de son projet de loi aujourd'hui. Je voudrais bien qu'il esquissât son plan pour la mise en œuvre d'un service de factage rural. Presque tous les jours, il m'arrive des lettres me demandant comment cette mesure recevra son exécution. J'ai en ma possession et j'ai de temps à autre reçu des lettres et des péti-

M. LEMIEUX.

tions de personnes de mon comté qui traquent de courts itinéraires de factage rural qu'elles approuveraient.

J'ai dit à ces personnes qu'il serait préférable d'attendre que le ministre des Postes eût exposé son plan, ne jugeant pas qu'il serait opportun d'avoir plusieurs de ces courts itinéraires sans raccordement général, car cela rendrait difficile plus tard d'élaborer un plan couvrant tout le terrain. Le plan du ministre des Postes, si j'ai bien compris, est de mettre un expert dans un township ou un comté, pour tracer un itinéraire couvrant tout le district. J'ai engagé mes commettants à ne pas déranger le ministre des Postes tant qu'il n'aurait pas exposé son plan à la Chambre. Je crois qu'aux termes du présent bill, il se propose d'avoir certains employés pour cette fin. On s'est opposé, surtout l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), à ce que des fonctionnaires fussent employés pour la mise en train de ce service, à part ceux formant déjà partie du personnel ordinaire. C'est là, à mon avis, tout le nœud de la difficulté. Ce service de factage rural est la chose du jour, le peuple le réclame, il y tient, et il serait oiseux de vouloir en combattre ou en retarder l'établissement dans tout le pays à brève échéance. Les difficultés sont déjà assez nombreuses. Même dans un comté comme celui de Halton, il se trouve beaucoup de routes dont on ne saurait se servir pour un service de factage rural. Une crête montagneuse traverse le comté, et certains chemins ne sont pas encore ouverts à la circulation. Le ministre des Postes devra donc avoir des hommes qui se rendront dans chaque comté et, avec l'aide des habitants, dresseront l'itinéraire le plus favorable pour les courriers.

M. LEMIEUX: L'honorable député ne pense-t-il pas que l'inspecteur des postes, ou quelqu'un de ses employés, serait mieux que tout autre en état de se consulter avec les habitants du district sur un tel sujet?

M. HENDERSON: Si nous attendons que les inspecteurs fassent cette besogne, je crains fort que nous n'ayons cessé de faire partie de la députation, et même de la population du pays, lorsque ce sera fait.

Combien d'inspecteurs des postes pourraient y consacrer leur temps? Il est absurde de songer à attendre que ces fonctionnaires puissent faire ce travail. Il nous faudrait dans chaque comté quelqu'un qui étudierait les conditions et indiquerait les routes que le courrier pourrait suivre, car il y a beaucoup de routes qui ne conviendraient pas à la chose. Pour obtenir de bons résultats, il nous faut des hommes qui donnent toute leur attention à cette affaire. Il faut que ce soit fait promptement; le pays n'entend pas que ce soit dans deux ans ou dans cinq ans qu'on

lui donne ce service; il en a un pressant besoin, et il compte que la présente administration va le lui donner à une date aussi rapprochée que possible. Les Postes ont une recette considérable, et il n'y a aucune raison de ne pas employer cet argent dans ce but. J'approuve l'idée de nommer des agents qui entreprennent cette besogne. Je ne sais combien il en faudra.

M. BELAND: Deux cent vingt et un.

M. HENDERSON: J'ai peur que ce ne soit pas assez. Je ne pousse pas la parcimonie au point de dire que, pour l'amour de quelques sous, nous devrions pendant dix ans nous priver des avantages de la livraison du courrier dans les campagnes. Je ne crois pas non plus que ce soit le vœu de cette Chambre. Le ministre des Postes me paraît être dans la bonne voie. Son idée, si je ne me trompe, est d'employer des hommes qui soient des experts.

M. MACDONALD: Où les prendra-t-il?

M. HENDERSON: Oh! ce n'est pas à la Nouvelle-Ecosse que nous entendons aller les chercher; nous trouverons dans la province d'Ontario quantité d'hommes intelligents qui feront ce travail, et je ne crois pas que l'honorable député ait lieu de s'alarmer; il trouvera lui aussi à la Nouvelle-Ecosse des gens en état de faire cette besogne.

M. MACDONALD: Des spécialistes?

M. HENDERSON: Oui, des spécialistes.

M. MACDONALD: Où auront-ils appris cela?

M. HENDERSON: Ils l'apprendront vite. Vous trouverez dans les campagnes plus d'un fils de cultivateur qui, en deux jours, sera au fait de ce qu'on attend de lui.

M. CARVELL: Et ils ont un vote à exercer.

M. HENDERSON: Oui, et, dans la province d'Ontario, ils savent comment l'exercer. Je ne veux pas dire par là que, dans la province d'Ontario, le fils d'un cultivateur se laissera influencer dans le choix d'une route par le gain que ses services lui vaudront pendant les trois mois qu'il sera occupé à cette besogne.

Ce n'est pas de ce bois-là que sont faits les fils de nos cultivateurs. Je me soucie peu de savoir d'où ils pourront venir, mais je dis que la nomination d'agents pour faire ce travail sera d'absolue nécessité si l'on veut obtenir quelque résultat avantageux. Comme je le disais tout à l'heure, je vois que de diverses parties du comté des gens m'écrivent et m'adressent la carte d'une petite route susceptible d'être parcourue dans la même journée. Ces routes font sans doute l'affaire de ceux qui les

préconisent; mais peut-être en serait-il autrement de leurs voisins, et il reste à savoir si la route suggérée est à distance convenable de celle qui desservirait un autre groupe de population. Ce que je demande, c'est que l'on envoie dans un township quelqu'un qui en fasse une étude propre à déterminer quelles routes conviennent le mieux pour ce service. Au besoin, j'indiquerais mêmes les endroits où les cultivateurs devront placer leurs boîtes, afin que l'on puisse satisfaire le plus de monde possible. Inutile de penser que chaque homme aura une boîte à sa porte. Un facteur aura nécessairement à parcourir les rangs et il faudra que, quelqu'un indique où ces boîtes seront situées pour que le service puisse se faire avec économie et pour accommoder le plus grand nombre. J'anticipe peut-être sur ce que j'ai espéré que dirait le ministre des Postes. J'ai compté qu'en présentant ce projet de loi, il définirait sa politique un peu comme je viens de le mentionner et qu'il dirait à la Chambre ce qu'il projette de faire. Si déjà il ne l'a fait en mon absence, j'espère qu'il le fera maintenant. Je désire, en effet, savoir tout ce qui en est, afin d'avoir une réponse à faire à mes commettants, qui tous les jours me demandent des renseignements à ce sujet.

M. CARVELL: Avant que le ministre des Postes réponde à cette question, comme je suppose qu'il va le faire, je désirerais lui signaler un point auquel peut-être il n'a pas songé. Lorsque, depuis quatre ou cinq ans, nous avons tenté d'établir des routes postales, nous nous sommes aperçus que de nombreux bureaux de poste, la moitié, les deux tiers peut-être, seraient dans le cas d'être supprimés. De cette façon, vous éviteriez la dépense d'une somme considérable qui, ajoutée au dollar payé au courrier pour le service de la boîte, lui permettrait de pourvoir, en partie du moins, aux frais de la livraison du courrier dans les campagnes.

Mais la grande difficulté, c'était qu'il ne fût pas pourvu à la livraison des lettres chargées, à l'émission de bons de poste et à la vente des mandats. Je sais que mon honorable ami a dans ses bureaux de quoi le renseigner sur la manière dont ce service s'exécute dans d'autres pays, particulièrement aux Etats-Unis. Nos voisins ont la poste ambulante; mais peut-être que ce serait une entreprise trop coûteuse d'appliquer ce système par tout le Canada. Dans tous les cas, j'aimerais que mon honorable ami, dans sa réponse à l'honorable député de Halton (M. Henderson), fit savoir à la Chambre s'il a songé à la possibilité de rendre ce service plus utile qu'il n'est en ce moment, et, en abolissant quantité de bureaux de poste peu importants, de donner aux facteurs le droit de vendre des

mandats et bons de poste, comme aussi de charger une lettre. Comme exemple, je dirai que la dernière fois que j'ai été chez moi, j'ai eu à envoyer de l'argent à quelqu'un qui demeure à six ou sept milles du bureau central de distribution. Il m'avait téléphoné, et je lui avais dit que je lui enverrais la chose par la poste. Là-dessus, il me répondit: Vous me l'adresserez à Debec. Il demeure à six ou sept milles de là. A ma grande surprise, la lettre a dû, en effet, se rendre au bureau central, bien que le courrier passe à sa porte. Tout autre objet lui aurait été remis chez lui, mais non la lettre changée; il dut donc parcourir toute cette distance. Je désirerais que mon honorable ami donnât quelque attention à cette affaire. Je tiens à ce qu'il fasse bien les choses, et, s'il n'a pas recherché quel est aux Etats-Unis le système en vogue, je crois qu'il ferait bien de le faire.

M. EMMERSON: Avant que le ministre des Postes mette cette loi en vigueur, je suppose que toutes les demandes qui lui ont jusqu'ici été adressées pour des routes postales seront tenues dans l'indécision. Il y en a une pour le comté de Westmoreland, celle de Shédiac à Shédiac-Cape. Il n'y a pas encore été fait droit. C'est sans doute que mon honorable ami attendait le vote de cette loi. Il y a ensuite une autre question. Se propose-t-on de fournir gratuitement les boîtes au public? Il y aurait de bonnes raisons d'en agir ainsi. Certaines personnes refuseront peut-être de les acheter. Si, comme l'a suggéré mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), vous établissez une poste ambulante, vous aurez à supprimer le long de la route certains bureaux de poste. Il s'ensuivra que, sur cette route, quelqu'un pourra trouver peu commode l'abolition du bureau, et il serait moins coûteux de fournir des boîtes à l'aide des économies réalisées par la suppression des bureaux.

M. PELLETIER: Pour répondre d'abord à la question de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), je dois dire que ce n'est pas l'intention du Gouvernement de payer tout ce qui se rattache à cette entreprise. Qu'il soit bien compris que ceux qui désirent avoir des boîtes aurent à les payer, comme ils le font aujourd'hui. Les facteurs employés au transport du courrier vont nous coûter très cher, malgré cela, nous voulons bien en faire la dépense là où le public se montrera disposé à y contribuer dans de faibles proportions, c'est-à-dire en payant une boîte qui lui coûtera \$3 seulement. Les uns aimeront mieux avoir chacun une boîte; d'autres, pourront se mettre ensemble et payer une boîte que leur sera commune. Je crois qu'il serait peu sage de nous départir de la coutume actuelle.

M. CARVELL.

Quant à la question de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), je lui dirai que nous n'avons pas la moindre idée d'établir une poste ambulante. Les frais en seraient excessifs, et il est parfaitement inutile d'y songer. Ce que nous entendons faire, c'est d'engager les gens à payer chacun sa boîte et à nous aider dans une distribution qui mettra leurs lettres chez eux.

Nous serons prêts à laisser dans ces boîtes des lettres chargées; mais nous ne pouvons entreprendre la livraison de mandats ou bons de poste sur les routes parcourues par les courriers. Ce serait très dangereux. Les employés de l'administration s'opposent absolument à cela, et je crois qu'ils n'ont pas tort. Les facteurs seront pourvus d'un certain nombre de livrets contenant des timbres que le public aura le droit de se procurer. En un mot, nous accommoderons le public le plus possible, mais nous ne tenterons pas d'établir un service ambulante de mandats et de bons de poste.

Je regrette le malentendu qui s'est produit entre mon honorable ami de Halton (M. Henderson) et moi. Comme il le déclare, je lui avais dit que je ne m'attendais pas que cette affaire serait mise en discussion cet après-midi. Je savais que mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) désirait être ici à ce moment-là, et je me proposais de l'attendre, lorsque la Chambre ayant disposé de toutes les autres mesures inscrites au Feuilleton et mon honorable ami de Rouville étant entré, j'ai complètement oublié ce que j'avais dit à mon honorable ami de Halton.

M. HENDERSON: Peu importe, puisque le ministre va nous donner les explications que je désirais avoir.

M. PELLETIER: Je puis dire à mon honorable ami (M. Henderson) qu'il n'a rien perdu. Nous avons discuté pendant deux heures la question de savoir si, au besoin, on prendra des employés de plus, et maintenant nous allons discuter la chose au point de vue du public.

Pour le moment, je ne suis pas en mesure de formuler un système dans tous ses détails. Mais le député d'Halton a entendu ma réponse aux questions posées par les députés de la gauche. L'honorable député a parfaitement saisi notre pensée; seulement nous n'entendons pas doter immédiatement tout le pays de ce système de poste rurale; nous l'établirons graduellement, prudemment et sans trop grever le budget du département des Postes. Nous n'irons pas par grandes enjambées. Nous procéderons avec prudence en hommes d'affaires et nous étendrons le service suivant les besoins du pays. Nous doterons tout d'abord de ce service les parties du pays à population dense et c'est de là que nous sont venues les demandes en ce sens.

Quant aux détails, je m'en repose sur l'expérience de celui que je me propose de nommer surintendant. Il possède tout le savoir et l'expérience voulus en pareille matière. Je bénéficierai également de l'expérience des inspecteurs des postes, et comme l'honorable député l'a dit, au besoin, nous emploierons dans certains localités des personnes ou des fonctionnaires au courant des conditions locales, pour nous venir en aide. Naturellement, je m'éclairerai auprès des députés sur les détails de l'organisation, et il me faudra compter beaucoup sur l'expérience du surintendant que je vais nommer ainsi que sur celle du personnel qui sera sous ses ordres.

M. EMMERSON: Le ministre acceptera-t-il les conseils des députés de la gauche?

M. PELLETIER: Oui, quand ils seront bons.

Sur l'article 2 (examen du tri).

Sir WILFRID LAURIER: Que faut-il entendre par cette expression "présposés à l'examen du tri"?

M. PELLETIER: Deux fois l'an, dans chaque bureau de poste à lieu ce qu'on appelle l'examen du tri. De chaque bureau d'inspecteur des postes on envoie, deux fois l'an, un fonctionnaire présider à cet examen du tri subi par les trieurs de lettres et ceux qui s'occupent de la manutention des objets de correspondance. Il y a 5,000 cartes dont les concurrents sont obligés de faire le tri, en présence de cet employé. S'ils sortent avec succès de l'épreuve, ils reçoivent de l'avancement. Ils doivent obtenir 90 p. 100 des points.

M. CARVELL: Cet examen s'applique-t-il au service ambulancier?

M. PELLETIER: Oui. Cet examen se fait sous la présidence de fonctionnaires attachés au service de l'inspecteur des bureaux de poste. Comme la poste rurale crée beaucoup de besogne au personnel attaché au service des inspecteurs des bureaux de poste nous nommons examinateurs du tri deux employés de ce service, au lieu de faire passer l'examen du tri, deux fois l'an, en présence d'un employé du service des inspecteurs des bureaux de poste. Ces deux employés, auxquels nous donnerons l'avancement voulu présideront à ces examens dans tout le pays, l'un pour l'Est et l'autre pour l'Ouest. Nous comptons que ces examens auront plus de valeur, quand ils seront confiés à des employés experts qui n'auront pas d'autre besogne que celle-là. L'examen sera plus uniforme et tendra à se généraliser par tout le pays.

(Il est rendu compte des travaux sur le bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

199

DISCUSSION DU BILL DE LA SUBVENTION A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le bill (n° 178) tendant à assurer un supplément de subvention annuelle à la province de la Nouvelle-Ecosse est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

M. WHITE (Leeds): Ce bill tend à assurer à l'île du Prince-Edouard, un supplément annuel de \$100,000 à la subvention autorisée par la loi. Voici les subventions actuellement payées à l'île du Prince-Edouard:

Subvention pour le gouvernement et pour besoins locaux (Acte constitutionnel de 1867)	\$100,000 00
80 p. 100 sur une population de 109,078, au taux de 80 cents par tête (Acte constitutionnel de 1867)	87,262 40
Indemnité au lieu de terres domaniales	45,000 00
Douze mois d'intérêt à 5 p. 100 sur \$775,791.83	38,789 58
Subvention supplémentaire accordée en 1887	20,000 00
Subvention supplémentaire accordée en 1901	30,000 00
	<hr/>
	\$321,051 98
Moins l'intérêt sur la somme de \$782,402.33	39,120 10

Subvention actuelle totale à l'île du Prince-Edouard \$281,931 88

En présentant la résolution qui a précédé ce bill, j'ai dit à la Chambre que nous avions eu des pourparlers avec certains membres du gouvernement de l'île du Prince-Edouard qui avaient fait valoir plusieurs prétentions militant en faveur d'un supplément de subvention. Pour l'édification de cette Chambre, je veux mettre brièvement en lumière ces prétentions en revendications formulées par les représentants de l'île du Prince-Edouard, en vue d'obtenir un supplément de subvention. Leur première revendication est à titre de dommages-intérêts naissant de l'inaccomplissement des stipulations du pacte de l'Union relativement aux communications ininterrompues entre l'île et la terre ferme. D'après la teneur du décret du conseil admettant l'île du Prince-Edouard au sein de la Confédération, le Gouvernement fédéral devait prendre à sa charge et acquitter toutes les dépenses se rattachant à certains services spécifiés, et entre autres:

Un excellent service de bateaux à vapeur pour le transport des dépêches postales et des passagers, devant être établi et entretenu entre l'île et la terre ferme du Canada, hiver et été, plaçant ainsi l'île en communication ininterrompue avec l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer du Canada.

Relativement à cette réclamation, il convient de remarquer ici qu'en 1901, le cha-

pitre 3 des lois de cette année-là accorde à la province une allocation spéciale de \$30,000 et le texte porte que cette allocation est payée en parfait règlement de toutes réclamations se rattachant à l'entretien d'un excellent système de communications entre l'île et la terre ferme. On prétend au nom de la province qu'elle a droit au paiement de dommages-intérêts pour l'inexécution de cette condition et stipulation expresse de la loi d'Union et cela depuis 1901. On prétend en outre, et cela sans doute au point de vue de l'équité plutôt qu'à celui du droit strict que la somme annuelle de \$30,000 accordée à la province constitue une indemnité tout à fait insuffisante pour les dommages que la province subit depuis son admission au sein de la Confédération et cela par suite de l'inaccomplissement de cet engagement du Gouvernement fédéral. Et si l'on considère que la somme annuelle de \$30,000 sur le pied de 5 p. 100 ne représente qu'un capital de \$600,000 leur prétention semble fort légitime.

Seulement, je le répète, cette réclamation est plutôt au point de vue de l'équité que du droit strict. Il ne semble guère douteux que, par le règlement de 1901, la somme de \$30,000 a probablement été donnée et acceptée en règlement parfait de toutes réclamations touchant l'entretien d'un bon service de communications par vapeur entre l'île et la terre ferme. Quant à savoir si dans la pensée des auteurs de ce traité, cette indemnité devait répondre aux besoins de l'avenir et s'appliquer à l'avenir comme au passé, c'est ce que je ne saurais dire. Rien dans ce texte n'indique qu'il devait s'appliquer à l'avenir et que cette somme de \$30,000 devait être tenue à perpétuité pour la pleine et entière indemnité de cette violation d'engagement, ou à tout le moins, pour le temps que durerait cette violation. La province prétend maintenant que ce règlement ne s'étendait pas au delà de 1901 et elle réclame le paiement de dommages-intérêts pour infraction au traité depuis cette date. Elle prétend que si la province de l'île du Prince-Edouard n'a pas progressé aussi rapidement que les autres provinces depuis son entrée en Confédération, cela tient en large mesure à cette inexécution du contrat de la part du Gouvernement fédéral. Elle fait observer qu'au cours de l'hiver la province de l'île du Prince-Edouard éprouve de graves dommages, parce qu'on n'entretient pas de communications ininterrompues, en conformité du pacte intervenu à l'entrée de l'île du Prince-Edouard en Confédération.

En 1902-1903, dit-elle, pendant quarante-cinq jours, il y a eu absence totale de communications par vapeur entre l'île et la terre ferme, et pendant trente-trois jours, il n'y a eu que des demi-voyages; en 1903-1904, pendant cinquante-quatre jours,

M. WHITE (Leeds).

il n'y a pas eu de voyages et pendant dix-neuf jours, il n'y a eu que des demi-voyages et pendant vingt-un jours, on n'a pas reçu de dépêches postales; en 1906-1907, pendant trente-cinq jours il n'y a pas eu de voyages et pendant douze jours, que des demi-voyages; bref, depuis 1901, il y a eu chaque année, plus ou moins d'interruption dans le service.

La province affirme, à bon droit, apparemment qu'elle a subi de graves pertes, par suite de ce manque de communications avec la terre ferme, non seulement à cause de l'interruption réelle du service, mais parce que le commerce et l'industrie de l'île se trouvent comme paralysés, vu qu'à tout moment ce service est susceptible d'interruption. En 1901, l'ancien ministre des Finances, M. Fielding, à l'appui de la résolution proposant le paiement annuel de \$30,000 à l'île du Prince-Edouard, disait:

La prétention du gouvernement de l'île du Prince-Edouard est que cette condition de la loi d'Union n'a pas été observée et que par suite de l'inaccomplissement de cette condition, la province s'est trouvée en très fâcheuse posture. La province fit valoir cette réclamation, il y a quelques années et alla même jusqu'à envoyer une délégation au gouvernement de l'île déposer sa pétition au pied du trône. A cette époque le gouvernement de Sa Majesté adressa au Gouvernement canadien une dépêche qui, sans essayer de se prononcer sur la valeur des revendications de l'île, exprime le plus vif espoir que le Gouvernement fédéral prendra les moyens voulus pour remédier à la difficulté. Vers cette époque, la question de la construction d'un tunnel entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard vint en discussion et l'on pensa que la construction de ce tunnel pourrait en quelque sorte être regardée comme le règlement de cette réclamation. Dans sa dépêche, le gouvernement de Sa Majesté fait allusion à ce projet et exprime l'espoir que le Gouvernement fédéral fasse preuve de générosité et de largeur de vues en délibérant sur cette proposition.

J'appelle tout spécialement l'attention sur la dernière phrase que je viens de lire. L'ancien ministre ajoute:

Comme la Chambre le sait, le projet de tunnel n'a pas été exécuté et s'il devait être considéré comme une mesure de compensation en faveur de l'île du Prince-Edouard, il est maintenant hors de question, car le projet de tunnel n'est pas pour le moment d'une réalisation pratique.

Passant à la réclamation suivante, la plus importante de l'île du Prince-Edouard, je constate qu'elle a rapport au chemin de fer de l'île—sans doute, c'est un chapitre fermé et la réclamation est toute entière en équité et non en droit—et repose sur ce qu'une grande partie de l'allocation pour la dette de la province, soit \$4,700,000, a été employée à la construction du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et qui immédiatement après son achèvement, en vertu

des termes de l'Union, le chemin de fer est devenu la propriété du Canada. En examinant la question, j'ai reconnu que l'île du Prince-Edouard a une cause très bonne pour que le Dominion considère avec équité son allocation pour dette. La situation de l'île du Prince-Edouard a toujours été considérée, je crois, comme exceptionnelle. Je trouve dans le décret du conseil impérial admettant l'île du Prince-Edouard dans l'Union, qu'une allocation pour dette de 50 cents par tête d'habitants, au lieu de \$32.43 accordés aux autres provinces, a été donnée à l'île du Prince-Edouard pour les motifs suivants :

En considération de la forte dépense autorisée par le Parlement du Canada, pour la construction des chemins de fer et canaux et en vue de la possibilité d'un rajustement des conventions financières entre le Canada et les différentes provinces comprises maintenant dans le Dominion, ainsi que la condition isolée et exceptionnelle de l'île du Prince-Edouard, cette colonie, en entrant dans l'Union, aura le droit d'encourir une dette égale à 50 cents par tête de sa population telle qu'elle est indiquée dans les relevés du recensement de 1871.

C'est-à-dire \$4,701,050. Mais au lieu que l'île du Prince-Edouard reçoive, comme nous l'aurions tout naturellement supposé, l'intérêt de ce montant pour des fins de revenu, nous constatons que par suite de la lourde dépense de \$3,000,000 qu'elle a faite pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui est devenu immédiatement la propriété du Canada, et pour d'autres dépenses nécessaires, l'île du Prince-Edouard reçoit aujourd'hui \$38,789.58, c'est-à-dire qu'au lieu de recevoir 5 p. 100 sur \$4,700,000, qui devaient former environ \$235,000, par suite des dépenses faites par la province pour le chemin de fer passé au Dominion et par suite d'emprunts faits à même la subvention payée par le Gouvernement fédéral, elle reçoit \$38,789.58; en d'autres termes, son allocation pour sa dette, au lieu d'être de \$4,700,000, est réduite à \$775,000. L'île du Prince-Edouard insiste donc pour que nous prenions en considération cette transaction de chemin de fer quand nous examinerons sa condition et déciderons s'il est, oui ou non, juste d'augmenter sa subvention.

Elle dit de plus que depuis la Confédération, le Gouvernement du Canada a construit un chemin de fer dans l'île du Cap-Breton qui a coûté autant et plus que celui de l'île du Prince-Edouard et que la province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas eu sa subvention réduite de 5 p. 100 sur le capital dépensé dans la construction de ce chemin de fer. Elle dit aussi que des subventions de \$6,400 ou de \$3,200 par mille sont données par le Canada aux promoteurs particuliers et que, comme cela se fait avec le bill soumis actuellement à la Chambre au sujet du chemin de fer de

Témiskaming au nord d'Ontario, une subvention est accordée à un gouvernement provincial pour la construction d'un chemin de fer et l'île du Prince-Edouard prétend que tous ces faits devraient être pris en considération au sujet de sa réclamation.

M. MACDONALD: Mon honorable ami prend-il en considération le fait que le Canada a rendu un très bon service à l'île du Prince-Edouard quand il a pris à son compte ce chemin de fer qui depuis a été toujours exploité avec un très grand déficit et qu'ainsi la province a fait une forte économie quand le Canada l'a débarrassée de cette ligne?

M. WHITE (Leeds): Je pense que c'est tourner dans un cercle vicieux, parce qu'il n'est pas du tout prouvé que si la province était restée en dehors de l'Union, le chemin de fer aurait été exploité à perte. Dans tous les cas c'est ce que prétend la province.

M. MACDONALD: Croyez-vous que ce soit possible?

M. WHITE (Leeds): Je ne sais pas si c'est possible ou non, mais je sais que cela peut être très injuste pour la province, étant données les circonstances dans lesquelles elle est entrée dans l'Union avec une allocation pour dette de \$4,700,000, de déduire de cette somme \$3,000,000 qu'elle a dépensée pour le chemin de fer passé au Gouvernement fédéral.

M. PUGSLEY: N'est-ce pas ce qui a été fait pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick? La Nouvelle-Ecosse a reçu pour son allocation de dette \$26,400.64 et le Nouveau-Brunswick \$13,232.48, contre \$38,789.58 que reçoit l'île du Prince-Edouard.

M. WHITE (Leeds): Je développe simplement mon argumentation à ma façon et je fais d'abord connaître les réclamations contenues dans le mémoire des représentants de l'île du Prince-Edouard qui a été déposé sur le bureau. A mesure que je continuerai mon discours, je toucherais à d'autres questions qui, je le crois, établiront une différence entre l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ou d'autres provinces. En attendant, j'expose les réclamations présentées par l'île du Prince-Edouard pour obtenir une augmentation de subvention.

Une autre des prétentions de la province est qu'on devrait lui accorder une allocation pour la différence entre l'évaluation de la dépense des chemins de fer et des canaux du Canada au moment où l'île du Prince-Edouard est entrée dans l'Union et l'argent réellement dépensé pour ces entreprises. A ce propos, je dois dire qu'en 1887 une somme additionnelle de \$20,000 par an a été accordée à la province de l'île du Prince-Edouard, sous le prétexte que la

dépense faite pour l'Intercolonial et l'aide du Gouvernement accordée au Pacifique-Canadien après l'Union, dépassaient de beaucoup, jusqu'en 1887, ce qui avait été convenu au moment de l'Union. A ce propos je lirai ce que disait sir Charles Tupper à l'époque où cette allocation additionnelle a été accordée. Permettez-moi de dire qu'en accordant ce supplément aucun motif ne fut donné dans la loi, c'était une subvention additionnelle comme celle-ci en est une. Sir Charles Tupper a parlé ainsi qu'il suit, à propos de cette subvention :

On a attiré l'attention du Gouvernement sur le fait que lors des arrangements conclus pour l'admission de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération cette île ne se trouvait pas en position de retirer la même somme d'avantages découlant des dépenses faites pour la construction de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien que d'autres sections du pays, situées sur la terre ferme, et qui se sont trouvées pourvues immédiatement de communications par chemin de fer, grâce à la construction de ces deux voies ferrées. On a fait observer que les dépenses faites pour ces chemins de fer ayant beaucoup excédé la somme estimée lorsque l'île a été admise dans l'Union, celle-ci devait recevoir quelque compensation correspondante. On a de plus signalé la politique qu'avait suivie le Parlement de subventionner certaines lignes de chemins de fer dans d'autres provinces; qu'Ontario et Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick avaient reçu des subventions considérables pour leurs chemins de fer, tandis que l'île du Prince-Edouard n'avait pas reçu des avantages correspondants. Aucune subvention n'a été accordée pour des chemins de fer de cette île et c'est sur ces deux raisons que l'on s'est appuyé pour demander que cette île reçût des compensations additionnelles. Le Gouvernement ayant pesé avec soin ces raisons s'est vu justifié de proposer au Parlement une subvention de \$20,000 par année comme compensation.

Si en 1887 c'était un bon argument de dire que le Gouvernement fédéral avait dépensé en subventions et en aides au chemin de fer une somme beaucoup plus grande qu'on ne l'avait prévu quand l'île du Prince-Edouard est entrée dans l'Union, c'est à plus forte raison beaucoup plus vrai aujourd'hui. L'île du Prince-Edouard reste toujours dans sa situation isolée, elle n'a toujours pas de communication avec le continent, mais les dépenses de chemins de fer et de canaux se sont élevées à des centaines de millions de dollars.

M. MACDONALD: L'honorable ministre prend-il en considération les grandes dépenses qui ont été faites dans l'île du Prince-Edouard depuis lors, pour la construction des embranchements de chemin de fer? Une situation toute différente de celle de 1887 existe aujourd'hui dans l'île.

M. WHITE (Leeds): C'est possible. Mais en ce qui touche à cet argument, il est aussi

M. WHITE (Leeds).

bon aujourd'hui qu'il l'était alors. Je vais montrer comment l'île du Prince-Edouard a progressé—ou a manqué de faire des progrès—sous la Confédération, j'y viendrai plus tard. Mais si l'argument de 1887 était bon comme le prétendait sir Charles Tupper en présentant cette résolution pour un octroi à l'île du Prince-Edouard de \$20,000 additionnels par an, combien plus fort est cet argument aujourd'hui, quand la population de l'île du Prince-Edouard est non seulement stationnaire mais a diminué depuis la Confédération. Si, en 1887, sir Charles Tupper avait raison d'accorder un supplément annuel de \$20,000 parce que les dépenses des chemins de fer avaient été plus grandes que celles projetées par le Dominion, combien plus puissant est cet argument quand des centaines de millions ont été dépensés pour subventionner les chemins de fer au grand avantage de l'ouest d'Ontario et de Québec et des autres provinces mais non pas à l'avantage aussi grand de l'île du Prince-Edouard. C'est là l'argument. Il faut se souvenir que l'île du Prince-Edouard comme partie intégrante de la Confédération, a supporté sa part des taxes pour fournir ces subventions et ces aides accordées aux chemins de fer depuis 1887. Elle n'a pas partagé les avantages autant que les autres provinces, mais elle a partagé les fardeaux.

Je considère donc que les représentants de cette province ont raison de prétendre qu'aujourd'hui, de même qu'en 1887, il faut faire quelque chose pour l'île du Prince-Edouard, vu que les dépenses pour les chemins de fer et les canaux ont tellement dépassé tout ce que l'on prévoyait à l'époque où cette province est entrée dans la Confédération.

Il est dit de plus dans le mémoire que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1907 a fait disparaître la restriction de 400,000 de population et que 80c par tête ont été accordés à toutes les provinces, jusqu'à concurrence de 2,500,000 âmes. Ontario, Québec, et les autres provinces profitent des avantages de cette nouvelle loi, mais l'île du Prince-Edouard n'en peut attendre aucun bénéfice, car il n'y a aucune possibilité que sa population atteigne jamais 400,000. Telle est l'argument invoqué par la province, à l'appui de sa réclamation. Elle demande que la subvention fédérale soit calculée d'après une population supposée, comme cela a déjà été fait dans d'autres circonstances, et elle propose le chiffre de 180,000.

Personnellement, je ne prise guère cette idée d'une population supposée, mais il y a des précédents; cela a été fait pour la Colombie-Anglaise, ainsi que pour le Manitoba en 1885, et l'Alberta en 1905. L'honorable chef de l'opposition donne des signes d'incrédulité, mais, s'il veut s'en donner la peine, il constatera qu'en 1905 la

population de l'Alberta était légèrement inférieure à celle qu'on lui a supposée. Je ne parle pas de la Saskatchewan, mais de l'Alberta. A tout événement la chose a été faite pour le Manitoba et pour la Colombie-Anglaise.

L'île du Prince-Edouard dit: Avant la Confédération nous avons doublé notre population en trente ans; si nous avions retiré de la Confédération les avantages que nous pouvions raisonnablement en attendre, notre population aurait continué à augmenter et elle serait probablement de 300,000 à 400,000; cependant notre population actuelle est inférieure à ce qu'elle était lors de notre entrée dans la Confédération; c'est pourquoi nous demandons à ce que la subvention soit calculée sur la base de 180,000. Je répète que ce calcul, basé sur une population supposée, ne me plaît guère, mais comme je l'ai dit, il y a des précédents et ces précédents sont une excuse.

J'arrive maintenant au plus fort argument invoqué par les représentants de l'île du Prince-Edouard, c'est-à-dire, l'absence de terres publiques. On parle généralement des Provinces maritimes comme d'un groupe, mais dans le cas actuel, l'île du Prince-Edouard occupe une position exceptionnelle. Cette province n'a pas de domaine public. Pour se rendre compte de ce que cela signifie pour une province examinons la situation des provinces qui ont l'avantage de posséder un domaine public. L'île du Prince-Edouard a reçu une allocation annuelle de \$45,000, du fait qu'elle ne possédait pas de domaine public. Par l'acte d'Union, le Canada s'engagea à payer cette somme, moins l'intérêt à 5 p. 100 par année, sur toutes sommes avancées au gouvernement de l'île, pour l'achat des terres en la possession de grands propriétaires.

Quoi qu'il en soit, le fait reste que l'île du Prince-Edouard ne reçut que \$45,000 par année pour tenir lieu des terres de la couronne. Mon très honorable ami (M. Borden) en donnant des explications sur le bill concernant les frontières du Manitoba, a cité les chiffres suivants:

Les recettes territoriales du Nouveau-Brunswick en 1910 se sont élevées à la somme de \$494,491.64.

Dans la même année, la Nouvelle-Ecosse a retiré \$629,000 de ses mines et \$33,600 de ses terres publiques.

Québec, dans la même année, a retiré \$1,500,000 de ses terres et de ses forêts et \$182,132 de ses mines, de ses pêcheries et de ses réserves de chasse, soit un total de \$1,332,879.

Ontario, dans la même année, a retiré \$2,325,000 de ses concessions forestières et de ses permis de coupe; \$887,600 de la vente et de l'affermage de ses terres, soit un total

de \$3,212,000, et de ses terres, forêts et mines, \$2,951,428.

Sur quoi était basée cette somme de \$45,000 par année, accordée à l'île du Prince-Edouard en 1871, en considération de ce qu'elle n'avait pas de domaine public? Cette somme représentait environ 50 cents par tête de la population. En 1905, l'ancien Gouvernement institua les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et au lieu des terres de la couronne, il accorda à ces provinces une allocation représentant \$1.50, de sorte que le dédommagement accordé aux deux nouvelles provinces était trois fois plus considérable, par tête de la population, que celui qui a été accordé à l'île du Prince-Edouard, lors de son entrée dans la Confédération.

Comme je l'ai dit en commençant, tout ceci appartient au passé et il n'y a plus à y revenir, mais je discute la question à un point de vue général, car c'est ainsi que le cas de l'île du Prince-Edouard doit être envisagé, pour des raisons que j'expliquerai dans un instant. Le cas de cette province est tout à fait exceptionnel. La Chambre voudra bien observer que l'île du Prince-Edouard est une des quatre provinces qui n'ont jamais eu de domaine public. Les cinq autres, y compris la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, ont eu la possession des terres de la couronne. Cet absence de domaine public est un des principaux arguments invoqués par les représentants de l'île du Prince-Edouard, pour réclamer une subvention additionnelle.

J'arrive maintenant à un autre argument que, pour ma part, je mets au-dessus de tous les autres, et auquel le très honorable chef de l'opposition, avec sa sagacité ordinaire, a fait allusion l'autre jour. Je veux parler de la condition générale de cette province et du sort qui lui a été fait depuis la Confédération. Toutes les autres provinces ont prospéré sous le régime fédératif et bien qu'il n'y ait nulle part une plus belle population que celle de l'île du Prince-Edouard, on pourrait presque dire que la Confédération lui a été funeste, si l'on tient compte de ce qu'était cette colonie avant la Confédération et de ce qu'elle est aujourd'hui.

L'île du Prince-Edouard a perdu du terrain depuis la Confédération surtout sous deux rapports. D'abord, sa population. J'ai été très surpris d'apprendre qu'en 1871, lors de son entrée dans la Confédération, l'île du Prince-Edouard avait une population de 94,021 et que le recensement de 1911 ne lui donne qu'une population de 93,722. La population de cette province a donc diminué depuis son union avec le Canada et elle compte plusieurs centaines d'âmes de moins qu'en 1871; j'attribue cette diminution au fait que l'île du Prince-Edouard n'a pas reçu une aide suffisante et que ses revenus n'ont jamais été adéquats. De plus, le manque de communication avec la

terre ferme lui a porté un grand préjudice. Je ne vois pas d'autre raison pour expliquer cet état de choses. C'est une province fertile, habitée par une population aussi intelligente que celle d'aucun autre pays.

M. PUGSLEY: Vous ne parlez pas du manque de marchés?

M. MACDONALD: L'honorable ministre a-t-il songé à l'effet de l'absence d'un gouvernement municipal et des impôts municipaux?

M. WHITE (Leeds): L'île du Prince-Edouard possède un gouvernement municipal.

M. MACDONALD: Oh, non; il n'y a pas de municipalités dans cette province.

M. WHITE (Leeds): Mon honorable ami n'ignore pas qu'il y a un gouvernement municipal dans la ville de Charlottetown. J'ai probablement étudié cette question plus soigneusement que l'honorable député. Il n'existe pas, dans l'île du Prince-Edouard, une organisation municipale comme celle que l'on trouve dans les régions rurales d'Ontario; c'est le gouvernement de la province qui est chargé de l'administration municipale des régions, rurales mais à Charlottetown et peut-être dans une ou deux autres villes, il existe un système municipal.

M. MACDONALD: A Summerside et à Charlottetown.

M. WHITE (Leeds): L'impôt direct existe dans la province. Si mon honorable ami consulte les documents de l'époque de la Confédération, il constatera qu'il était clairement entendu que le gouvernement de l'île du Prince-Edouard ne serait pas dans la nécessité de recourir à la taxe directe. Tout cela se rapporte au passé et aujourd'hui le gouvernement provincial prélève une taxe directe et le gouvernement municipal prélève aussi des impôts directs.

Le tableau suivant donne la population de l'île depuis 1871:

Année.	Population.
1871..	94,000
1881..	108,000
1891..	109,000
1901..	103,000
1911..	93,000

Le plus fort argument que je connaisse en faveur d'une subvention additionnelle pour cette province, nous le trouvons dans son bilan financier. Quatre fois seulement en trente-neuf ans, c'est-à-dire depuis la Confédération, les revenus ordinaires de la province ont suffi à payer les dépenses ordinaires. En d'autres termes, trente-cinq fois l'exercice s'est soldé par un déficit et tous ces déficits réunis représentent une somme de \$1,460,017.49. Les déficits ont dépassé les excédents de \$1,423,299.78.

M. WHITE (Leeds).

M. MACLEAN (Halifax): Cela comprend des sommes qui, dans beaucoup d'autres provinces, auraient été considérées comme des dépenses municipales.

M. WHITE (Leeds): Il n'y a aucun doute que la province a dû faire ce qu'on appelle des dépenses municipales, mais il n'en reste pas moins que l'allocation qui lui a été accordée comme représentant la dette publique, a été presque complètement absorbée, que la province est incapable de faire face à ses dépenses originaires et qu'il y a trente-cinq déficits en trente-neuf ans. A première vue, je trouve dans cette situation une raison presque irréfutable pour dire que cette province n'a jamais reçu du Gouvernement fédérale une subvention adéquate et que le but pour lequel cette subvention a été donnée n'a jamais été atteint.

M. MACDONALD (Pictou): Vu qu'il n'existe pas de gouvernement municipal dans l'île du Prince-Edouard et que la population des municipalités n'a pas assumé les obligations que les corps municipaux assument dans les autres provinces, le ministre des Finances ne doit-il pas prendre cette situation en considération?

Summerside et Charlottetown sont deux villes à part, et leur situation n'a rien à faire avec la question de la subvention. Dans le reste de la province, il n'existe pas de gouvernement municipal.

M. WHITE (Leeds): Je me suis renseigné sur la question et j'ai constaté que le gouvernement provincial prélevait un impôt direct, mais le revenu provenant des taxes directes est nécessairement limité et cette population ne peut pas supporter plus d'impôts qu'elle supporte dans son isolement de la terre ferme.

Examinons la situation financière de cette province. Je viens de dire qu'elle a eu trente-cinq déficits en trente-neuf ans. Au mois de décembre dernier, le nouveau gouvernement a ordonné un inventaire de la situation financière et il en résulte que l'île du Prince-Edouard doit un million de dollars en obligations, \$726,000 aux banques et \$260,000 à des particuliers. L'état qui a été publié indique aussi que pendant les quatorze mois expirés le 2 décembre dernier, le revenu provincial a été de \$397,000 et que les dépenses se sont élevées à \$521,000, ce qui laisse un déficit de plus de \$120,000 dans les opérations des quatorze derniers mois.

Moi-même je crois que cela n'est pas normal; j'estime, toutefois qu'il serait juste de prendre l'écart de \$60,000 à \$70,000 comme représentant le déficit normal à compte des revenus perçus aujourd'hui et qui ne sont en aucune façon suffisants dans le cas de l'île du Prince-Edouard. Je tiens à signaler à la Chambre la cause de l'augmentation qu'on a signalé depuis la Confédération dans les dépenses provinciales

et j'y trouve des faits qui nous éclairent grandement. En 1873, alors qu'elle comptait une population beaucoup plus considérable que ne l'est celle qu'elle a aujourd'hui, cette province a dépensé \$59,000 à des fins d'instruction publique; en 1911 elle a consacré au même but \$126,000, soit une augmentation de \$67,000 de ce chef. A l'entretien des maisons de charité—une donnée très significative—elle a dépensé en 1873 \$11,614, tandis qu'en 1911 elle a consacré aux mêmes fins \$51,483, soit une augmentation de \$40,000 dans ce cas-là. Qu'est-ce que signifie tout cela? Que les jeunes gens forts, vigoureux et entreprenants quittent l'île du Prince-Edouard et qu'il faut prendre soin des vieillards, des infirmes et des malades, d'où cette augmentation énorme dans le cas de ces dépenses encourues pour venir à l'aide de tous ces malheureux invalides. Il est certain que ce n'est pas la façon dont on a administré les affaires de l'île qui est la cause de cette situation. On a affirmé et il n'existe pas de raison pour n'y pas ajouter foi—que le coût de la législation avant la Confédération représentait \$16,000 par année. Les représentants de cette province ont affirmé que, depuis 1893, la dépense avait diminué en moyenne de \$9,000 annuellement. Les ministres reçoivent \$1,200 par année et les représentants retirent une indemnité sessionnelle de \$200. On m'informe que les fonctionnaires provinciaux ne reçoivent pas même la moitié des appointements que nous acquittons aux fonctionnaires fédéraux, autrement dit, que le coût de l'administration est très peu élevé vraiment, si on le compare au travail que ces fonctionnaires accomplissent. Constatant que le coût de l'administration est loin d'être trop élevé, je crois que la répétition des déficits et que la situation de cette province au point de vue financier est bien celle que je viens d'indiquer. Je trouve dans tout cela la preuve la plus concluante que l'île du Prince-Edouard n'a pas reçu du Gouvernement fédéral le secours qu'elle était en droit de réclamer pour acquitter convenablement le coût de son administration.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU LOYAL ORDER OF MOOSE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (n° 158) constituant en corporation le Grand Lodge of the Loyal Order of Moose, dans la Puissance du Canada, déposé par M. Macdonell.

Sur l'article 1er (constitution civile).

M. GRAHAM: L'honorable député (M. Macdonell) voudra-t-il nous dire ce qu'est cet ordre?

M. MACDONELL: Tout cela a été expliqué à fonds au comité.

M. GRAHAM: Mais nous ne faisons pas tous partie du comité des projets de loi d'intérêt privé. Quel est le but que poursuit cet ordre?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre adoptera-t-elle la première disposition?

M. GRAHAM: Nous devrions connaître assurément quelque chose de cette association. Son but est-il de venir au secours de ses membres?

M. MACDONELL: Il est fraternel et bienfaisant.

M. GRAHAM: A-t-il quelque relation avec l'association des Elks?

M. MACDONELL: Au premier degré.

Sur l'article 6 (opérations d'assurance, base et prime).

M. GRAHAM: Un département d'assurances se trouve-t-il à cette association?

M. MACDONELL: Oui, c'est lui qui a étudié ce projet de loi dans tous ses détails et qui l'a approuvé.

M. GRAHAM: Tout comme l'a fait le ministre des Finances, n'est-ce pas?

M. MACDONELL: C'est bien cela.

Sur l'article 16 (mise en vigueur du statut de 1910 relatif aux assurances, chapitre 32).

M. GRAHAM: Tout ce que je puis faire observer dans le cas d'un projet de loi de cette nature, c'est qu'on doit prendre le plus grand soin de déterminer, dès l'origine, que les taux d'assurance soient assez élevés pour que l'association puisse faire face à toutes les demandes qu'elle peut recevoir à ce point de vue. Les difficultés qui ont surgi dans le cas de quelques autres sociétés de cette nature provenaient de ce que ces associations avaient établi d'abord un tarif trop peu élevé qu'elles avaient dû augmenter à des temps déterminés. Après quelques années elles ont demandé que l'on augmentât ces taux. Je suppose que le ministre des Finances a étudié sérieusement ce projet de loi, mais j'exprime l'avis qu'il sera opportun d'aviser à ce que les taux réclamés à l'origine par cette association permettent à cette dernière d'atteindre les fins qu'elle a en vue.

M. MACDONELL: Je crois pouvoir assurer à mon honorable ami (M. Graham) que l'on prendra cette précaution.

Le ministère des Finances et le comité des banques et du commerce ont passé au

crible ce projet de loi. Je puis ajouter que cette association est dirigée par des personnes très dignes et qui connaissent parfaitement le principe de l'assurance sur la vie; je suis certain que la base sur laquelle ils ont l'intention de commencer leur travail sera conforme à la raison et à l'équité.

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

ADOPTION DU BILL DU CHEMIN DE FER D'OTTAWA A BROCKVILLE ET AU SAINT-LAURENT.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (bill n° 161) relatif à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, déposé par M. Fripp.

M. GRAHAM: A-t-on seulement commencé les travaux de ce chemin de fer? Les journaux parlent quelquefois de cette entreprise, mais l'ignore si l'on fait quelque travail à son propos. L'honorable ministre pourra peut-être fournir quelque renseignement au comité?

M. COCHRANE: J'ignore si l'on a fait quelque travail dans ce cas-ci.

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

ADOPTION DU BILL DU CANAL A NAVIRES DE SAINT-CLAIR A ERIE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (bill n° 172) relatif à la compagnie du canal à navires de Saint-Clair à Érié, déposé par M. Lalor.

M. GRAHAM: Ce projet de loi a été soumis à l'étude du pays depuis un très grand nombre d'années. Si je ne me trompe, le premier qui en a énoncé l'idée fut feu le colonel Tisdale, un ancien membre de cette Chambre. A-t-on obtenu de nouveaux renseignements qui nous porteraient à croire que la compagnie aurait sérieusement l'intention de commencer cet ouvrage dès maintenant?

M. COCHRANE: C'est ce qu'affirment les parrains de ce projet de loi.

M. GRAHAM: Ont-ils fourni des preuves tangibles de leur intention?

M. COCHRANE: Non. Nous pourrions peut-être modifier la coutume de renouveler ces chartes, afin de nous débarrasser des compagnies qui viennent ici chaque année nous demander des faveurs, mais qui n'ont encore rien fait. On s'adresse à ce Parlement et l'on obtient une charte que l'on détient, soit à seule fin de spéculer, soit dans tout autre but, je l'ignore. Je crois que nous devrions faire connaître aux intéressés que nous n'avons pas l'intention de renou-

M. MACDONELL.

veler les chartes qu'ils détiennent, à moins qu'ils ne démontrent qu'ils ont commencé leur entreprise.

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

3e LECTURE

De divers projets de loi après délibération sommaire en comité général.

Du projet de loi (bill n° 162) pour faire droit à Wm. Alexander Hunt Jenkins, déposé par M. Beattie;

Du projet de loi (bill n° 163) pour faire droit à Edith Harriet Duffy, déposé par M. Wallace;

Du projet de loi (bill n° 164) pour faire droit à John Angus Kennedy, déposé par M. McCraney;

Du projet de loi (bill n° 173) pour faire droit à Henry Greek Wills, déposé par M. Beattie;

Du projet de loi (bill n° 174) pour faire droit à Keitha Seeley, déposé par M. Wallace;

Du projet de loi (bill n° 175) pour faire droit à David George Davidson, déposé par M. Lennox;

Du projet de loi (bill n° 176) pour refondre et modifier les statuts relatifs à The Dominion Gresham Guarantee Casualty Company, déposé par M. Barker; et

Du projet de loi (bill n° 177) constituant civilement la Capital Trust Corporation, Limited, déposé par M. Tobin.

SECONDE LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 184) relatif à la compagnie de prêt et de placement du Canada, l'Impériale, à responsabilité limitée, déposé par M. Macdonell.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU BILL DE LA SUBVENTION FEDERALE A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour la discussion des articles du projet de loi (n° 178), déposé par M. White (Leeds), accordant une subvention additionnelle à la province de l'île du Prince-Edouard.

M. WHITE (Leeds): Monsieur le président, avant la suspension de la séance à six heures, j'avais discuté assez longuement les réclamations de l'île du Prince-Edouard; j'avais énoncé les données générales d'après lesquelles nous avions cru nécessaire d'augmenter la subvention fédérale que nous avions décidé d'accorder à cette province. L'honorable représentant de Halifax (M. Maclean) a posé une question ayant trait aux impôts directs réclamés par le gouvernement de cette province. Il appert que les revenus de l'exercice 1910-1911, tels qu'établis par les tableaux que j'ai déposés sur le bureau, s'élevaient à \$67,045.98, répartis comme suit:

Taxe sur le revenu.	\$ 8,586 99
Taxe sur les terrains.	41,403 49
Taxe sur les chemins publics.	17,055 50

A la page 5 de la requête que j'ai également déposée sur le bureau, on trouve que, depuis 1873, le gouvernement provincial a perçu en taxes sur les terrains, sur les revenus et grâce à d'autres taxes directes, le montant de \$1,190,224. Le premier ministre de l'île du Prince-Edouard m'a adressé un mémoire indiquant le montant additionnel qu'il faudrait, à son avis, si l'on veut rendre ce service efficace. Voici les différents item dont les sommes réunies donnent ce montant de \$200,000 :

Déficit.	\$60,000
Instruction.	65,000
Asiles et hospices.	16,000
Chemins publics.	15,000
Ponts.	30,000
Appointements des fonctionnaires publics.	5,000
Divers.	10,000

Je crois avoir établi les réclamations de l'île du Prince-Edouard qui s'imposent aujourd'hui à notre étude. J'ai fait voir d'abord ce que tous les honorables membres de la Chambre savaient—la position exceptionnelle et isolée de l'île du Prince-Edouard—position que l'on reconnaissait dès la Confédération et que l'on a reconnue depuis. J'ai démontré que les autorités impériales avaient tenu compte de cette position exceptionnelle et qu'elles avaient recommandé l'île à la générosité du Dominion.

J'ai fait voir aussi que la fréquence de l'interruption, en hiver, des communications entre l'île et la terre ferme a gravement porté atteinte à la convention intervenue entre l'île et le Dominion à l'époque de la Confédération.

J'ai démontré que les subventions sont tout à fait insuffisantes, qu'il ne reste pour ainsi dire plus rien de l'allocation de \$4,700,000 du chef de la dette et que, par conséquent, bien mince est la part de capital sur lequel le Gouvernement fédéral sert à l'île l'intérêt à 5 p. 100. J'ai fait voir que l'île du Prince-Edouard, différant en cela de toutes les autres Provinces maritimes aussi bien que de celles de l'Ouest, le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan exceptés, n'avait pas de domaine public et qu'au lieu de terres, il lui a été accordé une subvention annuelle représentant à peu près cinquante cents par tête de la population. J'ai rappelé que lors de leur érection en provinces, en 1905, l'Alberta et la Saskatchewan ont reçu une allocation de \$1.50 par tête, sans compter qu'elles eurent droit aux terres affectées aux écoles, soit deux sections sur 36, ce qui représente à peu près le dix-huitième des terres publiques que l'on pouvait faire servir aux fins de l'éducation dans les provinces. Par conséquent, si l'on établit une comparaison entre l'île du Prince-Edouard

et les provinces de l'Ouest, on voit que l'allocation de 50 cents par tête accordée à l'île était, pour le moins, fort maigre.

J'ai fait observer, en outre, que la population de l'île est aujourd'hui moins nombreuse qu'elle ne l'était à l'époque de son entrée dans la Confédération, et j'ai démontré qu'en trente-neuf des années écoulées depuis l'établissement de la Confédération, les finances de l'île du Prince-Edouard ont accusé trente-cinq fois un déficit de plus de \$1,000,000. Ces déficits ont entamé le capital de la province qui, aujourd'hui, n'est plus capable de maintenir ses services publics comme elle devrait le faire. Ces services se trouvent paralysés par l'insuffisance du revenu.

Bref, après avoir étudié la question avec toute l'attention dont je suis capable, j'en suis venu à la conclusion que la situation présente de l'île du Prince-Edouard doit s'attribuer à deux causes principales: premièrement, à l'insuffisance des moyens de communications avec la terre ferme et, en second lieu, à l'insuffisance des subventions que le Gouvernement fédéral a octroyées à l'île depuis son entrée dans la Confédération.

Je suis persuadé que grâce à la subvention additionnelle de \$100,000 que nous lui octroyons aujourd'hui, la province de l'île du Prince-Edouard va entrer dans une ère nouvelle, améliorer ses services publics et les rendre réellement effectifs, et que sa population, dont je m'attends même à voir s'accroître le chiffre, renaitra à l'espérance. L'état du commerce de la province s'améliorera sensiblement et rapidement, surtout si le service de transbordement donne les résultats que nous en attendons et que les communications entre l'île et la terre ferme sont interrompues; un bel avenir s'ouvre devant la province, et si les excédents ne doivent pas nécessairement succéder aux déficits, on peut néanmoins compter sur une amélioration sensible de l'état de ses finances.

M. MACDONALD: A combien, suivant le ministre, reviendra le transbordeur?

M. WHITE (Leeds): Je n'ai mentionné ce service qu'en passant. Comme c'est une chose qui ne relève pas de mon ministère, je ne suis pas en mesure de fournir le renseignement demandé; mais je me le serais procuré si j'avais pensé qu'il eût quelque rapport avec le sujet que je traite en ce moment.

M. MACDONALD: Il se rattache aux communications d'hiver.

M. WHITE (Leeds): Comme je le disais en commençant, les revendications de l'île du Prince-Edouard ne me paraissent pas fondées en droit, elles sont basées sur le sentiment de la justice et de l'équité dont le Dominion doit être animé à l'égard des petites provinces de la Confédération. Nous n'avons pas réparti la sub-

vention sous divers chefs, nous ne la payons qu'à un seul titre. On nous avait conseillé de l'accorder en alléguant que, n'ayant pas eu de terres publiques, l'île du Prince-Edouard méritait d'obtenir un octroi additionnel d'un dollar par tête de sa population; mais cela ne me plaisait guère, car, je le répète, les revendications de la province ne me paraissent pas fondées en droit, sauf peut-être en ce que le Dominion aurait manqué à ses engagements en ne maintenant pas de communications ininterrompues entre l'île et la terre ferme.

Si la province de l'île du Prince-Edouard revenait jamais demander une augmentation d'indemnité, alors, naturellement et nécessairement, il faudra tenir compte des \$100,000 dont il s'agit ici; mais, comme tout le monde, je suis persuadé que la présente subvention est abondamment motivée et découle de l'esprit de justice et d'équité dont le Dominion doit être animé à l'égard de la province.

M. PUGSLEY: Est-ce à dire que la subvention ne sert en aucune façon à payer les indemnités réclamées?

M. WHITE (Leeds): Je le répète encore une fois, les revendications de la province ne me paraissent pas fondées en droit, sauf peut-être en ce que le Dominion aurait manqué à ses engagements en ne maintenant pas de communications ininterrompues entre l'île et la terre ferme. Tel est mon avis, mais on peut différer d'opinion avec moi.

Traitant la question à l'occasion du dépôt du projet de résolution, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) disait que nous nous écartions de la voie suivie jusqu'à présent. J'estime au contraire que le projet de loi ne comporte aucune innovation. Il est arrivé plus d'une fois au Gouvernement du Canada d'accorder une subvention additionnelle à une province. C'est ce qu'il faisait pour le Manitoba en 1885. Il en faisait autant à l'égard de l'île du Prince-Edouard en 1887, ainsi que je l'ai fait voir, alors que sir Charles Tupper faisait voter une nouvelle subvention annuelle de \$20,000; et bien que cette subvention fût censée être accordée en paiement des indemnités réclamées, la question revenait encore sur le tapis en 1901 et M. Fielding faisait voter une autre subvention additionnelle de \$30,000 par année.

Eu égard à la situation faite à l'île depuis sont entrée dans la Confédération et à ce qu'elle a dû supporter sa part du fardeau de la fédération sans participer aux avantages résultant de cette union; eu égard à ce que les chemins de fer et les canaux de l'île avaient déjà coûté à l'époque où cette province entra dans la Confédération; eu égard aussi aux sommes énormes qui ont été affectées depuis aux chemins de

fer et aux canaux pour le plus grand bien des autres provinces, je considère, je le répète, que le Gouvernement et le Parlement ont toute raison d'accorder cette subvention additionnelle de \$100,000 à l'île du Prince-Edouard. Je ne crois pas non plus que la population du Canada songe à blâmer le Gouvernement, lors même que, au lieu de se borner à rendre justice, il semblerait faire montre de quelque libéralité à l'égard de cette province.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le projet tendant à accroître de \$100,000 le chiffre de la subvention annuelle accordée à l'île du Prince-Edouard est, à mon avis, de ceux que doit voir d'un bon œil quiconque se donne la peine d'étudier la question. La seule objection que j'y aie, c'est que la somme n'est pas assez considérable et que le Gouvernement ne s'y est pas pris comme j'eusse voulu. Pour me bien faire comprendre là-dessus, je devrai revenir sur divers sujets se rattachant à la question générale.

Ainsi que le ministre des Finances l'a dit cette après-midi même, une députation composée du premier ministre et de deux de ses collègues du cabinet de l'île du Prince-Edouard, se transportant à Ottawa il y a quelques semaines, saisissait le Gouvernement de diverses réclamations; au nombre de six, si je ne me trompe, et s'efforçait de lui démontrer que leur province, à leur avis, a droit à une subvention beaucoup plus élevée que celle qu'elle reçoit à cette heure. Au cours de la présente session, j'ai eu moi-même l'occasion d'appeler l'attention du Gouvernement sur une autre revendication qui, à mes yeux, avait et a encore beaucoup de poids, et suffirait à elle seule, en l'absence de tout autre motif, à donner au Gouvernement pleine raison d'octroyer cette subvention additionnelle à la province. Je soutenais que puisqu'on relevait le chiffre de la subvention accordée au Manitoba à la place de terres publiques et que l'on payait, à cette session, d'autres sommes à cette province à titre de compensation pour les terres publiques, on est tenu, en toute justice, d'en user de même à l'égard de l'île du Prince-Edouard qui se trouve précisément dans le même cas que le Manitoba. Je veux passer en revue les diverses réclamations que la députation a soumises au Gouvernement et au sujet desquelles le ministre des Finances n'a fait que de brèves observations.

1. Compensation pour l'inexécution des conditions de l'union à l'égard de la continuité des communications.

C'est avec plaisir que j'ai entendu le ministre des Finances dire de cette revendication qu'elle est valable ou que, du moins, elle est fondée sur la justice. En 1900, le Gouvernement était saisi d'une réclamation de cette nature dont il reconnaissait le bien fondé en augmentant de \$30,000 le chiffre

M. WHITE (Leeds)

de la subvention annuelle accordée à la province pour la dédommager de ce qu'il lui avait fait perdre en ne se conformant pas aux conditions de la Confédération relativement à ce service-là.

M. BURNHAM: Puis-je demander à l'honorable député (M. Hughes) s'il entend proposer un amendement tendant à accroître le chiffre de la subvention?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je dois dire à mon honorable ami que, étant simple député, je n'ai pas le droit de proposer d'amendement semblable; mais j'approuverais certainement toute proposition dans ce sens. Il convient toutefois de dire que le service s'est sensiblement amélioré au cours de ces années dernières. Sans être interrompu, il est devenu meilleur et je me plais à espérer qu'il continuera à être de plus en plus satisfaisant.

2. Compensation pour les terres publiques déjà attribuées ou que l'on se propose d'attribuer à certaines provinces du Canada.

Cet après-midi, le ministre des Finances a dit quelques mots de cette réclamation que j'approuve sans réserve et qui, si je ne m'abuse, aura l'appui de tous les représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. J'assimile la Confédération à une maison de commerce, à une compagnie par actions, si l'on veut, à une association entre neuf membres dont chacun gère ses propres affaires, tandis que l'association est propriétaire de vastes immeubles acquis à l'aide des deniers de ses membres.

Si vous divisez cet immeuble et en attribuez une grande partie à deux des associés, pour leur usage personnel, vous devez en toute justice accorder part égale aux autres associés. J'imagine qu'un avocat ne raisonnerait pas ainsi et j'ai été bien aise de voir que le ministre des Finances abordait l'étude de ce problème autrement qu'au point de vue d'un avocat. Je ne l'examinerai pas sous le rapport des objections techniques qu'on pourrait soulever, mais au point de vue d'un homme d'affaires.

Les Provinces maritimes ont certainement droit à une indemnité eu égard aux terres publiques qui ont été données aux provinces d'Ontario et de Québec. Lorsqu'un semblable partage du domaine public a eu lieu aux Etats-Unis, les différents états qui ne recevaient pas de terres ont été indemnisés d'une autre manière. Mais vu que cette question ne concerne pas uniquement l'île du Prince-Edouard, mais intéresse aussi la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, nous aurons leur concours pour la régler, et je n'ai pas besoin d'insister davantage sur ce sujet.

3. Compensation à l'île du Prince-Edouard parce que cette province a construit son propre chemin de fer et l'a cédé au Dominion lors de l'Union.

Il y a un jour ou deux, en présentant le projet de résolution qui sert de base à ce projet de loi, le ministre des Finances a déclaré qu'il attachait beaucoup de poids à cette réclamation, vu surtout les fortes subventions accordées aux chemins de fer. Dans toutes les parties du pays et vu que, ainsi que ce mémoire le fait ressortir, le Gouvernement fédéral a construit dans l'île du Cap-Breton, qui se trouve entièrement dans les limites de la Nouvelle-Ecosse, un chemin de fer qui a coûté \$3,800,000.

Le représentant de Pictou a quelque peu protesté cet après-midi pendant le discours du ministre des Finances et il a demandé à celui-ci, s'il faisait entrer en ligne de compte, sous cette rubrique, les fortes sommes d'argent consacré pendant les dernières années à la construction de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. A titre d'habitant de cette province, je veux bien qu'on tienne compte de tous les fonds que le Gouvernement fédéral a dépensés pendant les dernières années, en même temps depuis la Confédération, pour établir des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Nous ne venons pas ici demander l'aumône, ni solliciter des dons; nous venons simplement réclamer justice selon l'équité—je ne dis pas conformément à la loi—mais cette mesure de justice qui s'impose à un homme d'affaires dans ses rapports avec ses associés. Nous nous en contenterons.

Si nos prétentions ne sont pas approuvées à ce point de vue-là, si on peut prouver que nos réclamations ne sont justes et ne seraient pas admises par un homme d'affaires, nous voulons bien qu'on en fasse table rase.

Si le ministre des Finances, ou le Gouvernement fait entrer en ligne de compte les sommes d'argent énormes dépensées depuis la Confédération, pour construire ou subventionner dans toute l'étendue du Canada des voies ferrées dont l'île du Prince-Edouard ne pouvait pas retirer d'avantages à cause de son isolement, et s'il porte à notre crédit notre quote-part de cette dépense, nous permettrons volontiers qu'on défalque les sommes que le Gouvernement fédéral a consacrées à la construction de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard et nous serons contents de recevoir l'intérêt sur la différence. Voilà une offre raisonnable qui devra plaire à ceux qui s'opposent à l'octroi d'une compensation de ce chef.

M. CURRIE: Quel est le résultat de ce calcul?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Peu importe le résultat, je crois qu'il sera à notre avantage. Je suis d'avis que, depuis la Confédération, il a été dépensé approximativement dans tout le Canada, pour le subventionnement des voies ferrées, \$500,-

000,000 de plus que ce qu'on projetait de dépenser lorsque nous sommes entrés dans la Confédération. Notre quote-part de cette somme serait beaucoup plus forte que la somme totale qui a été dépensée dans l'île du Prince-Edouard pour la construction de chemins de fer.

M. CURRIE: Vous êtes donc en faveur du bill?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je voterai certainement pour le bill, si la Chambre se divise. Cependant, je veux faire observer aux députés des deux côtés de la Chambre qui semblent croire que l'île du Prince-Edouard a reçu plus que sa part légitime que cette croyance est mal fondée, et j'espère qu'avant de reprendre mon siège je l'aurai prouvé de manière à convaincre tous les esprits sans préjugés.

La quatrième réclamation a trait à une allocation basée sur les fortes sommes d'argent dépensées, depuis la Confédération dans les autres provinces du Canada pour la construction des chemins de fer et des canaux. Pour bien dire, j'ai traité ce sujet en parlant de la troisième réclamation, et je n'ai pas besoin d'insister beaucoup.

La cinquième réclamation a trait à :

Une compensation en raison de l'augmentation des subventions accordées aux grandes provinces pour faire face au coût plus élevé de l'instruction publique, des entreprises de l'Etat, des asiles, de l'agriculture, des établissements charitables, etc., aux termes de la loi de 1907, modifiant la loi de l'Amérique septentrionale anglaise.

La délégation qui est venue ici il y a quelques semaines a prétendu que les représentants de l'île du Prince-Edouard à la conférence des provinces en 1906 n'avaient pas parfaitement saisi la portée des résolutions qu'ils ont appuyées au sujet du nouveau chiffre de l'allocation par tête à toutes les provinces du Canada, allocation dont chaque province, sauf l'île du Prince-Edouard, devait retirer de grands avantages, immédiats ou spéculatifs. Les délégués venus ici il y a quelques semaines ont déclaré que l'île du Prince-Edouard avait droit à un dédommagement en raison de cela.

A ce sujet, je n'ai qu'une chose à dire; c'est que, à mon avis, ni le présent Gouvernement, ni le Gouvernement de ce temps-là, ne pouvait accorder et n'aurait accordé un supplément d'allocation pour ce motif, même si la prétention de la délégation venue ici il y a quelques semaines était fondée—et elle peut-être. Tout ce que le Gouvernement fédéral avait à faire à cet égard, tout ce qu'il pouvait légitimement faire et tout ce qu'il consentait à faire, c'était de ratifier, de confirmer et d'appliquer ces résolutions, ou de les rejeter intégralement. Le seul moyen pour l'île du Prince-Edouard d'ob-

tenir un dédommagement eut été de prendre part à une nouvelle conférence des provinces. Au cas d'une nouvelle conférence, si l'île du Prince-Edouard peut prouver aux délégués qu'à la conférence de 1906, pour négligence ou pour inadvertance, ou pour suite d'un oubli de ses représentants, une injustice a été commise envers elle, la nouvelle conférence des provinces pourra consentir à remettre la question sur le tapis, car je suis d'avis que les différentes provinces de la Confédération, non plus que la Puissance du Canada, ne veulent commettre d'injustice envers une province. Si on peut leur démontrer qu'une injustice est ou a été commise, elles prendront des mesures pour y remédier. Voilà ce qui m'engage à croire qu'une nouvelle conférence des provinces consentirait à remettre la question sur le tapis. Cependant, le Gouvernement fédéral ne pourrait pas réouvrir la question ni par conséquent faire droit à l'île du Prince-Edouard, même s'il y a réellement eu une injustice.

La sixième réclamation est, pour bien dire, une subdivision de la cinquième, ou qu'elle indique seulement au Gouvernement le moyen de faire droit à la cinquième réclamation, s'il croyait devoir le faire.

Nous arrivons à la septième réclamation que ce mémoire ne mentionne pas, mais qui, à mes yeux, est celle qui a le plus de poids. Je me demande pourquoi les délégués qui ont rédigé ce mémoire et soumis l'affaire au Gouvernement n'ont pas fait valoir cette réclamation. Si j'ai bien saisi sa pensée, le ministre des Finances a déclaré que ce chapitre était clos en quelque sorte, que toutes ces réclamations étaient choses du passé. Et bien! selon moi, la réclamation qui résulte de la forte subvention accordée, cette année, à cette session même, au Manitoba, pour tenir lieu de la propriété des terres, n'est pas une chose du passé, et si l'île du Prince-Edouard a jamais lieu de réclamer à ce sujet, c'est le moment de le faire. Il me semble que le ministre des Finances a réellement dû en tenir compte lorsque au nom du ministre, il a décidé d'accorder cette somme de \$100,000, car c'est précisément la somme que l'île du Prince-Edouard devrait toucher de ce chef. Si l'on considère que, ainsi que le ministre des Finances l'a dit à bon droit, la Saskatchewan et l'Alberta, lors de leur entrée dans la Confédération, ont reçu, pour tenir lieu de la propriété des terres publiques une subvention de \$1.50 par tête d'après le chiffre probable de leur population, et que l'île du Prince-Edouard pour le même motif aurait droit à la même allocation par tête, celle-ci s'éleverait à au delà de \$140,000, ou presque à la somme de \$145,000 que notre province recevra, lorsque le bill sera adopté. Ou bien, envisagez la question comme je l'ai moi-mé-

M. HUGHES (King).

me exposée au Gouvernement: Le Manitoba reçoit cette année, aux termes de la loi que la Chambre a adoptée dernièrement une subvention de \$1.25 par tête d'après le chiffre actuel de sa population, et cette subvention remonte à quatre ans. Certes, si l'île du Prince-Edouard doit recevoir le même traitement et toucher \$1.25 par tête, on lui accorderait \$75,000 de plus. Elle toucherait aussi un arriéré de \$300,000 sur lequel l'intérêt annuel serait de \$15,000.

On donne aussi au Manitoba et aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan une autre grosse somme d'argent pour leur aider à construire des édifices publics, et la part du Manitoba s'élève à \$468,000. En toute justice, l'île du Prince-Edouard aurait droit de recevoir de ce chef \$200,000 de plus, ce qui représenterait un intérêt annuel de \$10,000, et tous ces items égaleraient la somme que le ministre se propose d'accorder à notre province aux termes du présent bill.

Je trouve étrange que les délégués qui sont venus à Ottawa, il y a quelques semaines, présenter ces réclamations au Gouvernement fédéral, tout en reprochant aux délégués de cette même province qui ont assisté à la conférence provinciale en 1906 de n'avoir pas compris la portée complète de la résolution qu'ils ont appuyée au sujet des changements apportés dans les subventions par tête accordées aux provinces, résolution dont bénéficiaient toutes les provinces, à l'exception de l'île du Prince-Edouard, n'aient pas eux-mêmes réclamé davantage, vu la subvention considérable accordée cette année au Manitoba pour remplacer les terres publiques de cette province. A mon avis, monsieur le président, c'était la raison la plus forte et la plus claire que pouvaient apporter les représentants de l'île du Prince-Edouard. J'ai pensé tout d'abord qu'ils avaient pu négliger ou qu'ils avaient oublié, et on peut excuser une personne qui se trompe, mais lorsque j'ai entendu le ministre des Finances dire cet après-midi que ces délégués avaient discuté la question avec lui de vive voix, je fus surpris d'apprendre que c'était avec intention et à dessein qu'ils ne mentionnaient pas le mémoire écrit présenté au Gouvernement, la plus forte et la plus claire réclamation qu'ils pouvaient faire, courant ainsi le risque qu'elle fût oubliée entièrement. Je suis surpris que ces délégués se soient conduits de cette manière après avoir blâmé ceux qui ont assisté à la convention provinciale, il y a quelques années, d'avoir commis une erreur dont le résultat ne pouvait causer à la province de l'île du Prince-Edouard un tort aussi grand que leur propre négligence; et cette négligence n'était pas un simple oubli, mais un refus réfléchi de faire leur devoir envers la province qui avait eu confiance en eux pour la représenter ici, dans ces circonstances importantes.

J'aurais préféré que le Gouvernement eût adopté une autre méthode de régler ces

questions; j'aurais préféré voir le Gouvernement et le ministre des Finances étudier chaque réclamation séparément et la juger à son mérite. Je ne crois pas qu'il soit de bonne politique pour le Gouvernement fédéral de laisser un grand nombre de ces réclamations en suspens et de donner à entendre aux électeurs et aux législatures provinciales que s'ils les accompagnent de fortes raisons, et s'ils sont en communauté de sentiments politiques avec le Gouvernement au pouvoir à Ottawa, les réclamations seront accordées. Je crois que le meilleur moyen de bien faire fonctionner le régime fédéral et de bien administrer les finances de la province, serait qu'un gouvernement provincial connût exactement sur quelle subvention il peut compter d'une année à l'autre, afin de régler ses dépenses en conséquence. C'est un mauvais principe de laisser en suspens des réclamations en donnant à entendre que l'on s'en occupera plus tard. Il serait beaucoup mieux de les étudier l'une après l'autre et de les régler d'une façon ou d'une autre, en versant l'argent nécessaire pour les éteindre afin qu'on n'en entende plus parler. Cependant, le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'adopter cette méthode.

Il a accordé une somme très forte à l'île du Prince-Edouard, une somme qui augmente considérablement les revenus de la province et lui permettra de conduire ses affaires beaucoup mieux qu'elle n'a pu le faire dans le passé. L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) et l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ont dit que nous n'avions pas de municipalité dans l'île du Prince-Edouard et que, conséquemment, nous ne préleverions aucun argent de cette source. Ces deux honorables députés se trompent entièrement, parce que, si on veut placer la question sur ce terrain, l'île du Prince-Edouard peut être considérée comme une grande municipalité.

Le gouvernement de cette province prélève de fortes sommes qui sont prélevées dans les autres provinces par les conseils municipaux et ces sommes vont directement dans le trésor provincial. D'après les chiffres que le ministre des Finances a mis devant nous, nous prélevons \$41,000 par année au moyen de la taxe sur les terrains et \$17,000 au moyen de la taxe sur les chemins—\$58,000 ou \$60,000 de taxe directe sur le peuple, à part les taxes sur le revenu et autres taxes. Je demanderai aux honorables députés d'Halifax et à l'honorable député de Pictou si ce ne sont pas là des taxes qui dans leur province sont prélevées par les municipalités. A part cela nos commissions scolaires prélèvent des sommes considérables pour le maintien des écoles.

Et ces taxes sont les seules que les cultivateurs et autres contribuables de l'île du Prince-Edouard sont raisonnablement capables de payer. Dans ces circonstances lorsque la province ne peut pas atta-

cher les deux bouts, elle a parfaitement raison de s'adresser au Gouvernement fédéral et de lui demander de l'aide, particulièrement parce qu'elle a présenté des réclamations qui en toute justice lui donnent droit à toute la somme que lui accorde ce bill. J'aurais aimé que le ministre des Finances eût divisé la subvention qui est maintenant accordée en bloc en considération d'une ou plusieurs de ces réclamations. Nous aurions pu alors discuter les autres réclamations à leur mérite. C'est sur son mérite que nous voulons appuyer notre demande. Nous ne venons pas ici demander l'aumône ou des gratifications. Nous venons demander justice, peut-être pas une justice légale, parce que je suppose qu'une cour de justice n'en tiendrait pas compte, mais une justice équitable, telle que ceux qui veulent être droits à l'égard les uns des autres sont prêts à accorder. Vu que ce paiement n'efface aucune réclamation en particulier, et vu que celle que je présente lorsque je demande pour l'île du Prince-Edouard une compensation égale à celle qui est accordée à la province du Manitoba pour remplacer ses terres publiques, subsiste toujours, je persisterai, dans l'exécution de mes devoirs tant que je serai membre de cette Chambre, à la soumettre de temps à autre à l'attention du Gouvernement pour qu'il la traite suivant son mérite.

M. GOODEVE: La réclamation de l'honorable député basée sur le bill du Manitoba s'élève à \$75,000, plus \$15,000 d'intérêt, ce qui forme un total de \$90,000. S'il considère cette somme équitable, ne consentirait-il pas à accepter la somme de \$100,000 qui est donnée aujourd'hui?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Dans ces \$100,000 nous réclamons comme compensation pour ce qui a été donné au Manitoba une somme de \$10,000 par année comme aide à la construction d'édifices publics et \$15,000 d'arrérages.

M. CURRIE: L'honorable député veut-il faire retrancher \$10,000 de cette subvention?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): J'ai entendu cet après-midi un honorable député dire que nous n'avions pas droit d'être traités comme les trois autres provinces des prairies, parce que le Gouvernement fédéral possède des terres dans ces provinces, tandis qu'il n'en possède pas dans l'île du Prince-Edouard.

M. STEVENS: Quel et le député qui a dit cela?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): J'ai entendu cette remarque, et je veux y répondre comme suit. Bien que le Gouvernement fédéral possède ces terres, je ne crois pas qu'il en retire aucun profit. Il les donne gratuitement aux colons, ce qui est un appât très

M. HUGHES (King).

alléchant pour amener des immigrants dans l'Ouest. Vu que à peu près toutes les subventions accordées aux provinces des prairies sont basées sur la population, ces subventions augmenteront en proportion de l'augmentation de la population, et comme ces subventions sont prises sur le fonds général, l'île du Prince-Edouard aura à en payer sa part bien qu'elle ne reçoive rien en retour. Conséquemment le fait que le Gouvernement fédéral est propriétaire des terres dans les provinces des prairies n'affaiblit en aucune façon l'équité de la réclamation de l'île du Prince-Edouard. Plus que cela, je crois que lorsque ces terres seront remises aux provinces des prairies ces provinces n'abandonneront pas les subventions qu'on leur verse présentement, ni celles qui leur seront versées en lieu de ces terres. De quelque façon que vous envisagiez cette question la province de l'île du Prince-Edouard mérite de recevoir quelque chose de ce chef. Le ministre des Finances, lorsqu'il a déposé cette résolution il y a quelques jours, a dit que la réclamation de l'île du Prince-Edouard, de ce chef, était inconvertible. Je ne pourrais pas être plus énergique. Le ministre des Finances a entièrement raison, et de quelque façon que nous envisagions la question, l'île du Prince-Edouard a là une réclamation plus forte que toutes les autres, et qui lui donne droit à tout le montant qu'on lui donne aujourd'hui en dehors des réclamations présentées par les délégués qui sont venus à Ottawa, il y a quelques semaines. Cette réclamation est juste et raisonnable, et j'ai confiance que le ministre des Finances qui a dû examiner toute la question au point de vue de l'équité, la considérera ainsi. Je maintiens donc que nous avons droit à cette subvention additionnelle pour les raisons que j'ai mentionnées, en plus de la subvention que nous devrions recevoir en vertu des réclamations présentées par la délégation spéciale.

M. McLEAN (Queen), (I.P.-E.): J'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours que le ministre des Finances a prononcé en présentant cette mesure. Il a fait un exposé très clair et très lucide de la position que l'île du Prince-Edouard occupe aujourd'hui dans la Confédération. Il vous a dit, monsieur le président, il a dit à cette Chambre que le Gouvernement avait décidé d'accorder cette subvention de \$100,000, non pas parce qu'il croit qu'elle était fondée en droit strict, mais qu'en équité l'île du Prince-Edouard y avait droit, parce que en réalité cette province n'avait pas reçu d'avantages de la Confédération. Cela peut être vrai, mais je crois que les délégués qui sont venus à Ottawa la semaine dernière ont soumis des réclamations très for-

tes. Il les ont appuyées non seulement sur le droit légal strict, mais aussi sur l'équité. Peu importe à quel point de vue on se place, au point de vue légal ou au point de vue équitable, du moment que nous avons l'argent. Nous recevons cet argent et je suis fier d'appartenir au parti qui rend justice à l'île du Prince-Edouard. Il y a plusieurs années que nous réclamons cette justice. Nous n'avons pas commencé au début de la Confédération. Les termes de l'union de l'île du Prince-Edouard étaient défectueux; et nous en avons souffert beaucoup depuis que nous sommes entrés dans la Confédération. Ainsi que le ministre des Finances l'a dit nous avons eu des déficits presque tous les ans. Il n'en pouvait être autrement. Nous n'avions pas les ressources; nous ne recevions pas suffisamment pour attacher les deux bouts. Nous sommes dans une situation différente de celle des autres provinces. Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération nous avions des industries. Il est vrai que ce n'était que de petites industries, mais nous avions nos fabriques de voitures et plusieurs autres industries.

Mais lorsque nous accédâmes à la Confédération, le mur fut abattu, et par suite nos jeunes industries furent hors d'état de supporter la concurrence des industries du Haut-Canada. Les grandes maisons de cette province inondèrent nos provinces de leurs articles de fabrication, et nos manufacturiers durent renoncer à la lutte. Les raisons soumises au Gouvernement par les représentants de l'île du Prince-Edouard qui sont venus ici sont, je pense, des raisons qui se recommandent à tout Canadien. Qu'on me permette de donner lecture du premier paragraphe seulement du document. Je ne le lirai pas en entier, à cause de sa longueur, et je sais que la Chambre a déjà en sa possession tous les renseignements nécessaires de la part du ministre des Finances.

Que c'était le dessein des pères de la Confédération de fournir à chaque province sur les recettes du Dominion une somme suffisante pour la mettre à même d'administrer ses affaires locales sans recours à la taxe directe. Les services assumés par le Dominion de même que les subventions étaient jugés être l'équivalent pour chaque province des recettes de la douane et de l'accise dont elle se dépouillait.

Nous renoncâmes aux recettes de la douane et de l'accise. Nous nous tirions très bien d'affaire lorsque nous adhérâmes à la Confédération. Nous étions à peu près libérés de toute dette. Il est vrai que nous devions sur nos chemins de fer, mais nous avions ces chemins de fer à notre actif, et nous étions virtuellement libérés de toute dette. Nous sommes entrés dans la Confédération, comme je l'ai dit, à des conditions insuffisantes, et la conséquence a été

que nous avons commencé à rétrograder, tellement qu'aujourd'hui notre dette est à peu près d'un million, dette trop considérable pour une petite province. La seule ressource de notre province c'était de s'adresser au Dominion, et c'est pourquoi cette délégation se rendit ici. L'honorable représentant de King (I. P.-E.) (M. Hughes) prétend qu'on a omis d'insérer dans cette pétition certaines réclamations qui auraient dû y être incluses, et il blâme vertement ses auteurs. Il dit qu'on a failli gravement à son devoir en omettant d'inclure dans cette pétition un passage relatif à l'arrangement conclu avec le Manitoba. Lorsque ces messieurs soumièrent cette pétition au Gouvernement, le bill relatif au Manitoba n'avait pas encore été déposé en cette Chambre, et aucun membre de ce comité ne connaissait les conditions de cet arrangement.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Si l'honorable député de Queen (M. McLean) veut me permettre d'interposer un mot ici, cette pétition est en date du 17 février. Le 16 février, sinon avant cette date, avis fut inscrit au "Feuilleton" du dépôt de cette résolution, et toutes ces dispositions furent portées à la connaissance de la Chambre, et le premier ministre de l'île était encore ici quinze jours plus tard.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Ce document ne porte pas de date, mais je sais que le bill du Manitoba a été déposé le 27 février. Les pétitionnaires sont venus ici le 10 février, et cette pétition fut préparée, je pense, vers le 15 ou le 17 février. Les conditions du bill relatif au Manitoba n'étaient pas connues des pétitionnaires, ni des membres de cette Chambre. Ils ne pouvaient pas signaler des circonstances qu'ils ne connaissaient pas.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Si l'honorable député me permet de l'interrompre encore une fois, le ministre des Finances (M. White) a dit qu'ils l'avaient consulté relativement à la résolution du Manitoba.

M. WHITE (Leeds): L'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) fait erreur je n'ai pas dit cela.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le premier ministre m'a déclaré il y a quelques jours,—je pense que c'est le 16 du mois—que la délégation était ici. Je parlais sur ce sujet même, je signalais cette circonstance sous forme d'argument, et le très honorable premier ministre (M. Borden) répliqua que les membres de la députation venue de l'île du Prince-Edouard avaient soulevé cette question, et plusieurs autres, en termes très clairs et très convaincants, et que le Gouvernement avait la question à l'étude.

M. BORDEN: Quelle question?

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Celle d'une indemnité à l'île du Prince-Edouard. Je discutais la question et je prétendais que l'île du Prince-Edouard devrait recevoir une indemnité égale à celle accordée au Manitoba au lieu des terres. J'insistais là-dessus auprès du Gouvernement, que celui-ci devrait régler la question dès la présente session et faire voir que l'île du Prince-Edouard avait droit, eu égard au montant alloué au Manitoba, à \$75,000 et aux arrérages, comme équivalent de la somme donnée une fois pour toutes au Manitoba au lieu des terres publiques, en vue de l'érection de bâtiments publics.

M. BORDEN: Le texte des projets de résolution relatifs au Manitoba a paru pour la première fois dans le procès-verbal du 16 février qui n'a été distribué que le 17 février. La pétition qui nous a été soumise avait été préparée auparavant et portait la date du 17 février.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Je vais montrer que l'honorable député de King (I. E.-P.) est encore dans l'erreur. Je ne comprends pas dans quel but il soulève ces objections à l'octroi de \$100,000. A mon avis, il devrait se réjouir de ce qu'enfin le peuple canadien rend justice à l'île du Prince-Edouard. Ce serait plus judicieux que de soulever des objections. Ces objections, du reste, sont très futiles, elles ne méritent pas d'arrêter l'attention. Les commissaires qui sont venus ici n'ont pas fait reposer toute leur cause sur les six raisons qui sont indiquées et spécifiées dans cette pétition; ils ont laissé entendre qu'il existait d'autres raisons, qu'on pourrait faire valoir ultérieurement. La circonstance en question peut être une de celles-là. La probabilité c'est que lorsque mon honorable ami de King (I. P.-E.) (M. Hughes) retournera chez lui, il accusera M. Mathieson, McLean et Arsenault d'avoir gravement failli à leur devoir. Mais je trouve complète l'explication fournie il y a un instant par le premier ministre (M. Borden), suivant laquelle, les conditions posées dans le bill du Manitoba, en faveur de cette province, n'ont été mises au jour que le 17 février, date à laquelle M. Mathieson et ses collègues soumièrent leur cause au Gouvernement.

Je ne me figure pas que le premier ministre et ses collègues eussent jugé convenable de révéler à M. Mathieson et ses collègues les conditions du traité conclu avec le Manitoba. Je ne conjecture pas qu'ils l'aient fait. Nous devons supposer que M. Mathieson et ses collègues ne connaissaient rien du tout des stipulations de ce traité avec le Manitoba; ils ignoraient ce que le Manitoba recevait, tout comme les membres de la députation, et pourquoi auraient-ils incluí quelque chose dans leur pétition en se basant sur des conjectures,

M. McLEAN (Queen, I.P.-E.).

car ils n'auraient pu se fonder sur autre chose; ils ne pouvaient incluíre dans cette pétition des affirmations qu'ils n'auraient pas été en état de prouver. Ils ont présenté cette pétition au Gouvernement, et c'est, à mon avis, le plus habile exposé qui ait été fait de notre cause à aucun gouvernement depuis la Confédération et lorsque le ministre des Finances, habile administrateur, eut pris connaissance de ce document, il se rendit compte que nos prétentions ne sont pas sans fondement. A la lecture des allégations, il se rendit compte que nous avions des titres à un traitement équitable. Cela, il l'a reconnu en cette Chambre, et comme membre de la députation, il n'importe peu quelles sont les raisons sur lesquelles il s'appuie pour l'accorder à la population de l'île; ce traitement, nous en profitons, et nous remercions le Gouvernement et le Parlement de nous avoir accordé ce bienfait, car cela va probablement nous remettre à flot. Dorénavant, nous n'aurons probablement plus de déficit dans nos finances provinciales. Lorsqu'un remaniement des subventions aura lieu, comme je crois que cela aura lieu avant bien des années, je suis d'avis, contrairement au ministre des Finances, qu'il n'y aura pas lieu de tenir grandement compte de cette somme de \$100,000. Je crois que nous devrions être mis sur le même pied que les autres provinces du Canada. Je suis convaincu que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse recevront de notables suppléments de subvention, ces deux provinces y ont droit. Je suis d'avis que les Provinces maritimes devraient recevoir beaucoup plus qu'on ne leur accorde, et je ne pense pas que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) ait raison de s'opposer à l'octroi de cette subvention de \$100,000 à notre province.

Je n'en dirai pas davantage, la cause ayant été déjà si habilement présentée dans cette pétition et si habilement et éloquemment exposée par le ministre des Finances en cette Chambre.

M. MACDONALD: Le Gouvernement a adopté un singulier procédé de règlement des demandes par les diverses provinces du Dominion en vue du relèvement du chiffre de leurs subventions; et je suis surpris que le ministre des Finances en présentant cet après-midi à la Chambre et au pays cette proposition d'octroi d'un supplément de subvention à l'île du Prince-Edouard, n'ait pas pu l'appuyer de raisons plus concluantes que celles qu'il nous a fournies.

Après avoir rendu compte de la pétition présentée par les représentants du gouvernement de l'île, il nous déclare que ces arguments ne valaient rien, que rien dans la loi ne les autorisait à demander un relèvement de subventions, ayant ainsi sommairement disposé de leurs prétentions, il ajouta: Ad misericordiam, par

pitié, ou pour quelque autre raison, ou pour des fins politiques qu'il n'a pas mentionnées, notre Gouvernement propose de lui remettre \$100,000 par année, non pas en se basant sur un principe quelconque, mais sans se préoccuper de rajuster ou de proportionner les diverses réclamations, par la simple remise d'un chèque de \$100,000, chaque année, à cette province, bien que rien ne le justifie suivant son propre raisonnement. Il me semble qu'il devrait y avoir quelque principe, quelque méthode sérieuse mise en œuvre dans une mesure de cette sorte, et qui serait applicable dans le cas de toutes les provinces du Dominion. Il a été convoqué naguère des conférences interprovinciales, où les représentants de toutes les provinces se sont rencontrés et ont débattu leurs prétentions et leurs intérêts respectifs, et ont adopté une ligne de conduite qui a été soumise au Gouvernement. C'est la ligne de conduite adoptée en 1907, lors du dernier rajustement des subventions aux provinces, et c'est la méthode constitutionnelle de traiter avec les provinces. On ne doit pas traiter avec elles isolément, sans principe ni base d'action; ce n'est pas un sage système de gouvernement. Le ministre des Finances doit se rendre compte qu'en réglant de cette manière une si grosse question, il diminue le prestige qui s'attache à ses fonctions.

Examinons cette proposition, telle qu'on nous la soumet. L'île du Prince-Edouard est la plus petite province du Dominion. Elle comprend trois circonscriptions électorales, et en raison de sa situation dans le golfe Saint-Laurent la population de l'île a une existence distincte des autres Provinces maritimes et des autres parties du Canada.

Au moment de son entrée dans la Confédération le chiffre de sa population était à peu près d'environ 110,000 habitants, et sa situation était unique. Vous trouverez peu d'exemples d'une contrée qui, avec une population de 110,000 habitants dans un espace aussi restreint que l'île du Prince-Edouard, maintienne comme elle l'a fait tout l'attrait d'un gouvernement. Vous avez là une législation et une administration qui veillent aux besoins de ces 100,000 habitants en ce qui touche aux choses de la province. On y a un gouverneur qui, avec toute la solennité voulue, vient annoncer au nom de Sa Majesté, dans un discours du trône, quelle sera la politique de ses conseillers. On y trouve tous les accessoires d'une organisation qui servirait au gouvernement de 2 millions d'âmes, comme dans la province d'Ontario. Voilà quelle était la situation en 1870, et voilà ce qu'elle est aujourd'hui en ce qui regarde le gouvernement de l'île du Prince-Edouard. Il était tout naturel que cette situation entraînant l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, mais son adhésion à l'acte d'Union n'a

pas le moins du monde changé son système de gouvernement. Elle n'a pas introduit dans ses collèges électoraux le gouvernement municipal comme dans toutes les autres provinces du Canada. J'en excepte les municipalités de Charlottetown et de Summerside. A part de ces deux villes, l'île est entièrement administrée par la législation, à l'aide de la subvention que lui fournit le Dominion. Cette situation est propre à l'île du Prince-Edouard, et on ne la retrouve dans aucune autre province.

Le ministre des Finances nous a dit que la situation de l'île du Prince-Edouard était vraiment lamentable; que le gouvernement de la province lui avait fait savoir, par ses représentants venus ici, qu'elle était dans un état très précaire. Mon honorable ami me fait penser au discours d'un ancien représentant de la ville et du comté d'Halifax qui déclarait, il y a une vingtaine d'années, que la Confédération l'avait amèrement désappointé. Il semble que ce soit l'opinion de ceux qui aujourd'hui viennent frapper aux portes de la présente administration. Quant à moi, je dois dire que ceci n'est pas vrai des Provinces maritimes. Elles sont toutes aujourd'hui dans une meilleure position que jamais, et celui-là a tort qui dit que la Confédération a de façon ou d'autre nui à leur avancement et à leur progrès. Voici que cependant ces messieurs viennent dire au ministre des Finances: Nous sommes dans une bien mauvaise position, nous désirons que vous nous donniez un supplément de subvention.

Indépendamment de ce que vous faites pour les autres provinces, nous voulons que vous nous accordiez \$200,000. C'est là une somme un peu forte, répond le ministre des Finances; ne vous contenteriez-vous pas de \$100,000? A quoi les représentants de la province répliquent: Donnez toujours, ce sera autant de gagné, et peu nous importe l'équité de notre réclamation, pourvu que nous ayons l'argent. En agissant comme il le fait, le ministre des Finances se conduit comme jamais ne l'ont fait ses prédécesseurs depuis la Confédération. Il dit: Voici les \$100,000; ce n'est pas un règlement final, et nous ne discuterons pas les raisons que nous pouvons avoir de vous les donner; mais prenez-les et soyez heureux. Cela fait, il demande à la Chambre de bien vouloir considérer la chose comme parfaitement constitutionnelle, et comme étant un exemple à suivre par d'autres administrations dans leurs rapports avec les provinces. De la part du Gouvernement, c'est une singulière attitude. Mon honorable ami déclare qu'aucun des motifs allégués par le premier ministre de l'île du Prince-Edouard n'était fondé en droit. Mon honorable ami de King (M. Hughes) a trouvé une raison qui me paraît absolument valable, et, cette raison, toutes les Provinces mari-

times peuvent l'invoquer: c'est l'attitude de ce Gouvernement envers le Manitoba. Elles ont le droit d'exiger qu'on les traite sur le même pied. Ce n'est certainement pas ce que fait mon honorable ami. Sa proposition ne se réfère à aucun principe. Il se base sur des motifs imaginaires d'équité qui sont absolument sans rapport avec les lois. Je me demande si, vu la situation de l'île du Prince-Edouard, le Gouvernement ne ferait pas bien de réunir en une seule les trois Provinces maritimes. Vous supprimeriez du coup l'anomalie de trois gouvernements pour un territoire aussi restreint. Ce serait réduire énormément la dépense de ces contrées et vous auriez constitué une grande province susceptible et désireuse de faire sa part dans l'œuvre de formation du pays en général et de l'Est en particulier. C'est là ce que le ministre des Finances aurait dû suggérer à ces messieurs qui sont venus ici. Je sais que mon honorable ami a eu le sentiment de la position fautive dans laquelle il s'est placé et de son impuissance à donner à la Chambre une explication de son attitude en se fondant sur la Constitution. Il dit que, l'île n'ayant pas eu avec la terre ferme les communications que son adhésion au pacte fédératif devait lui assurer, ce pouvait être un motif légal de lui accorder ce supplément de subvention. Voyez donc ce que dit l'article de l'acte d'Union qui traite de ces communications. Je le trouve à la page 90 du quatrième volume des Statuts révisés du Canada. Voici ce à quoi le Dominion s'est obligé:

Un service convenable de bateaux à vapeur transportant les dépêches et les passagers, qui sera établi et maintenu entre l'île et les côtes du Canada, l'été et l'hiver, assurant ainsi une communication continue entre l'île et le chemin de fer intercolonial, ainsi qu'avec le réseau des chemins de fer du Canada.

On a dit que, pour assurer cette communication continue, il fallait donner un tunnel à l'île du Prince-Edouard. Or, je ferai observer que cet article ne propose aucunement de construire un tunnel; tout ce qu'il prescrit, c'est d'établir un service convenable de bateaux à vapeur pour le transport, été comme hiver, des voyageurs et du courrier. C'est là tout ce que le Dominion a convenu de faire. Je dirai de plus qu'avant cela et à l'époque de la Confédération, l'île n'avait avec la terre ferme aucune communication pendant l'hiver. En attribuant à cette absence de communications avec la terre ferme l'hiver l'état arriéré de l'île du Prince-Edouard, mon honorable ami oublie une chose: le seul accès que l'île du Prince-Edouard ait jamais eu avec la terre ferme l'hiver lui a été donné depuis la Confédération, et, sans le gouvernement Mackenzie, qui a le premier placé sur la route le "Northern-Light", et ensuite d'autres gouvernements le "Stanley", le "Minto" et

M. MACDONALD.

le "Earl-Grey", l'île du Prince-Edouard n'aurait jamais eu l'hiver de communications avec la terre ferme. Chaque année depuis, ces communications sont devenues plus fréquentes et plus sûres.

M. WHITE (Leeds): Mon honorable ami prétend-il que le Dominion a fourni, été comme hiver, un service convenable de bateaux à vapeur, comme la loi le prescrivait? Mon honorable ami ne sait-il pas qu'en 1901, son prédécesseur, M. Fielding, a présenté un projet de loi tendant à augmenter de \$30,000 par année la subvention payée à l'île du Prince-Edouard? M'expliquerait-il ce que cela voulait dire? Dirait-il que cela n'avait aucun rapport avec l'obligation prise par le Dominion de fournir à la province des communications non interrompues été comme hiver?

M. MACDONALD: Ce que j'ai dit, c'est que l'on avait prétendu que, par les termes de l'acte d'Union, le Gouvernement fédéral était tenu de construire un tunnel qui assurerait ces communications non interrompues.

J'ai dit de plus, en réponse à l'argument tiré de l'état arriéré de l'île attribué à cette absence de communications avec la terre ferme, que ces communications étaient devenues de plus en plus fréquentes depuis l'adhésion de l'île du Prince-Edouard au pacte fédératif, alors que sa population était plus nombreuse qu'aujourd'hui.

J'ai demandé à mon honorable ami s'il pouvait me dire combien on se proposait de dépenser pour la construction d'un transbordeur, et il m'a répondu qu'il ne le savait pas; qu'au reste, cela n'avait pas rapport à la question. Ce n'est pas mon avis, et si le Gouvernement s'apprête à faire des frais considérables pour l'établissement d'un transbordeur, nous avons certainement le droit de savoir combien il va y dépenser et combien il va coûter. Parce que le Gouvernement, en 1901, a voulu accorder à l'île du Prince-Edouard \$30,000 par année pour la dédommager de n'avoir pas les communications que lui promettait l'acte d'Union, il nous demande aujourd'hui de payer à la province \$100,000 par année. Il a des doutes sur la légalité de la réclamation, il doute que, d'après la loi, ce puisse être un règlement final de toutes les prétentions de l'île du Prince-Edouard, mais il ne laisse pas de donner ces \$100,000. Mon honorable ami a parlé de l'absence de communications par bateaux à vapeur, mais il n'a pas osé dire que c'était été pour lui un motif d'accorder à la province cette somme de \$100,000 par année. Voici ce que portait la loi de 1901. Une somme de \$30,000 par année devait être versée et:

Cette allocation devant être payée et acceptée en complet règlement de toutes réclamations de ladite province contre la Puissance du Canada à raison de la prétendue

inexécution des conditions de l'acte d'Union entre la Puissance du Canada et ladite province en ce qui concerne le maintien d'une communication à vapeur efficace entre l'île et la terre ferme.

M. McLEAN (Queen, I. P.-E.): L'honorable député a-t-il voté pour cette loi?

M. MACDONALD: Non, je n'étais pas dans la Chambre à l'époque. Je n'aurais pas voté cette loi, c'est pourquoi je suis en mesure de dire au ministre des Finances que sa position est bien différente, puisque, par cet article de la loi, son prédécesseur a opéré un règlement bien plus avantageux pour le Canada que celui qu'il propose, puisque ce règlement a été final. Ce n'est pas là ce que fait mon honorable ami. Il donne dans des généralités à n'en plus finir à l'égard des prétentions émises par nos amis de l'île du Prince-Edouard. Cependant, il n'entreprend point d'y faire droit d'une manière définitive. Ayant donné sur le trésor ce chèque de \$100,000, il n'explique son acte par l'allégation d'aucun motif valable, d'aucun principe qui puisse nous guider dans nos relations avec cette province ou avec les autres. Mon honorable ami nous dit bien que, si l'île du Prince-Edouard est arriérée, cela est dû à deux causes: d'abord qu'elle n'a pas accès à la terre ferme, et, par voie de déduction, il voudrait faire croire à la Chambre et au pays que c'est là un des motifs qui ont déterminé le Gouvernement à cette offre de \$100,000.

Les conditions auxquelles l'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération ont été discutées à fond et pleinement considérées par ceux qui représentaient la province avant que celle-ci eût abandonné son autonomie. Ils connaissaient leur situation et leurs espérances d'avenir tout aussi bien que nous, et ils étaient aussi bien que nous en mesure de juger les besoins et les raisons qui avaient engagé le Gouvernement fédéral d'alors de leur accorder une certaine subvention. Ils ont accepté un certain montant. Mon honorable ami ne peut donc pas se baser là-dessus pour justifier sa proposition à ce sujet. En outre, il me semble que ce comité devrait savoir quelle position entend prendre mon honorable ami quand il se présente devant cette Chambre pour demander au Parlement de consentir à un nouveau remaniement des subventions aux provinces pour des raisons aussi pauvres et aussi futiles que celles qu'il nous a fait connaître. Si mon honorable ami a des raisons sérieuses, pourquoi ne nous les fait-il pas connaître? Je suis en faveur d'une augmentation de subvention à l'île du Prince-Edouard, de même qu'à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami de King, (I. P.-E.) M. Hughes) a donné des raisons très plausibles, et c'est sur des raisons de ce genre que j'espère que les deux autres Provinces maritimes se base-

ront pour demander à ce Parlement la reconnaissance de leurs droits. Je veux parler de la loi qui a été adoptée à l'égard du Manitoba, car, si l'on veut agir équitablement à l'égard des autres provinces, il faut agir de la même manière. Que mon honorable ami le ministre des Finances ait voulu ou non suivre la ligne de conduite dont il se faisait le si chaleureux défenseur à l'appui de la proposition à l'égard du Manitoba, en justifiant la subvention pour l'île du Prince-Edouard, c'est ce que je serais bien en peine de dire. Assurément, il n'aurait pas pu mieux justifier sa conduite dans le cas actuel qu'en adoptant celle qu'il avait suivie à l'égard du Manitoba.

Mais mon honorable ami, ayant déjà pris cette attitude à l'égard du Manitoba, est forcé de s'y tenir, et cette subvention à l'île du Prince-Edouard, n'ayant aucune raison légale, suivant le ministre, il ne peut et il ne devrait la justifier qu'en consentant à accorder à l'île du Prince-Edouard le même traitement que celui qui a été accordé au Manitoba. La même équité doit présider à nos rapports avec toutes les provinces du Dominion, et je n'ai aucun doute que les autres provinces demanderont d'être mises sur le même pied que le Manitoba. C'est là l'attitude que nous entendons prendre ce soir. Il n'y a aucune justification légale pour la position prise par mon honorable ami.

M. NICHOLSON: J'ai prêté, monsieur le président, la plus grande attention à tout ce que vient de nous dire l'honorable représentant de Pictou, qui s'est montré très acerbe depuis que cette question de bateau-passeur a été soulevée par certains honorables représentants de l'île du Prince-Edouard. Il considère, me semble-t-il, cette question à un point de vue purement de clocher, parce que le commerce de Pictou vient de l'île du Prince-Edouard, et si ce n'était pas que l'île du Prince-Edouard, Pictou existerait à peine. Ce serait simplement un endroit fréquenté par les chauve-souris et les hiboux. Il trouve à reprendre à l'attitude de mon honorable ami le ministre des Finances parce que, dit-il, il ne donne aucune raison le justifiant de demander à ce Parlement de verser une contribution de \$100,000 par année à l'île du Prince-Edouard. J'ai entendu discuter cette question à diverses reprises par des hommes très habiles, mais je n'ai jamais encore entendu un meilleur plaidoyer en faveur des réclamations de l'île du Prince-Edouard que celui que nous avons eu le plaisir d'entendre cette après-midi.

Je me rappelle très bien avoir entendu discuter cette question par le sénateur Ferguson et sir Louis Davies, mais je dois dire que le ministre des Finances a présenté la chose de manière encore plus convaincante que ne l'a jamais fait aucun citoyen de l'île du Prince-Edouard. Lors

du remaniement de 1906, sir George Ross, alors premier ministre d'Ontario, déclara que, étant donné que l'île du Prince-Edouard ne pourrait obtenir aucune subvention pour des raisons d'augmentation de population, cette province devrait recevoir un montant de \$200,000. En réalité, nos délégués se présentèrent ici, et acceptèrent \$70,000, c'est-à-dire \$130,000 de moins que le montant auquel sir George Ross avait dit que la province avait droit. Je crois qu'à ce point de vue seulement le ministre des Finances est justifiable de nous donner \$100,000 par année parce que chaque province, en vertu de ce remaniement, a obtenu une augmentation de subvention. Ontario a reçu une augmentation de \$629,000. Les subventions payées à Ontario et à Québec furent fixées à l'origine d'après le chiffre de la population de 1851, mais le remaniement a porté la subvention d'Ontario à \$629,000 pour des raisons d'augmentation de population. Québec a reçu une augmentation de \$429,000; la Nouvelle-Ecosse, \$17,000; le Manitoba, \$81,000; la Colombie-Anglaise, \$61,000; et l'île du Prince-Edouard pas un sou. Dans ces circonstances, l'île du Prince-Edouard n'a reçu aucun avantage, et pour cette raison...

M. PUGSLEY: Mon honorable ami a-t-il dit que sir George Ross était dans le temps premier ministre d'Ontario?

M. NICHOLSON: Ce fut peu de temps après cela.

M. PUGSLEY: Sir James Whitney était alors premier ministre et il était présent à la conférence. L'île du Prince-Edouard a reçu la même allocation supplémentaire que les autres provinces pour l'administration du gouvernement.

M. NICHOLSON: Non pas.

M. PUGSLEY: Je le crois.

M. NICHOLSON: J'en demande bien pardon à mon honorable ami. La province d'Ontario reçoit \$160,000 et l'île du Prince-Edouard \$75,000.

M. PUGSLEY: La même proportion.

M. NICHOLSON: Aucune proportion du tout. Nous avons, comme toute autre province, tout l'appareil du gouvernement, et par conséquent, nous y avons perdu. Il ne serait que juste que nous puissions avoir maintenant cette augmentation de \$100,000. Je dois dire que le Gouvernement actuel est le seul Gouvernement qui ait jamais essayé de s'en tenir aux conditions établies par le pacte de Confédération consenti par l'île du Prince-Edouard. Nous ne demandons rien d'extraordinaire, mais cependant à venir jusqu'ici on nous a toujours fait la sourde oreille. Le leader de l'opposition est venu dans l'île du Prince-Edouard il y par le pacte de Confédération consenti par jet d'un tunnel pour peu que la popula-

M. NICHOLSON.

tion voulût bien voter pour le parti libéral. Mais voilà maintenant vingt ans que nous attendons ce tunnel, et aujourd'hui ce projet de service d'un bateau-passeur est bien la première tentative sérieuse qui soit faite de donner suite aux conditions de la Confédération. Le présent Gouvernement doit donc être félicité parce qu'il nous accorde enfin cette justice que nous n'avons jamais cessé de demander depuis trente-huit ans. Le Gouvernement du très honorable M. Borden a droit à tous les éloges pour cela.

M. PUGSLEY: Je n'aimerais pas que cette résolution fût adoptée avant qu'il me fût permis de dire brièvement ce que j'en pense. Je ne m'oppose nullement à ce qu'on traite libéralement la province de l'île du Prince-Edouard. On peut être assuré de ma coopération la plus empressée, quel que soit le montant qui puisse être nécessaire pour permettre au gouvernement de cette province d'administrer ses affaires publiques, et mettre ce gouvernement en mesure de donner toute l'assistance possible à l'agriculture, à l'instruction, aux travaux publics et aux divers services de la province. Mais je ne crois pas que le Gouvernement s'y prend de la bonne manière.

Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt de tout le Canada que le ministre des Finances vienne nous soumettre six ou sept réclamations qui ont été présentées au nom des habitants de l'île du Prince-Edouard, et de venir nous dire qu'il n'est pas sûr qu'aucune de ces réclamations soit bien justifiable; et que, bien que tout cela lui ait laissé une impression favorable, et bien que les représentants de l'île aient présenté de forts arguments, cependant il ne saurait dire au juste s'il y a là quoi que ce soit qui puisse être bien fondé. Mais, en résumé, il n'en recommande pas moins au Parlement d'accorder \$100,000 pour le présent, et plus tard quand on en sera à considérer les allocations aux différentes provinces, cette subvention de \$100,000 qui est maintenant accordée pourra être remise en discussion. Il me semble qu'il serait de beaucoup préférable d'accorder cette aide ou subvention supplémentaire à l'île du Prince-Edouard pour la raison que la situation en laquelle se trouve cette province dans la Confédération ne laisse pas que d'être assez pénible. C'est notre seule province insulaire; la population en est diminuée; il n'y a pas, apparemment, assez de revenus pour administrer convenablement les affaires du gouvernement. Pour toutes ces raisons, le Dominion devrait traiter cette province généreusement et lui accorder une allocation supplémentaire. Je serais prêt à appuyer le crédit sans réserve pour ces raisons-là; mais il me semble que nous allons nous préparer de grandes difficultés pour l'avenir si nous adoptons ce crédit en les termes proposés par le ministre des Finances, et

il n'y a aucun doute que ce crédit sera voté parce que la gauche de cette Chambre n'y mettra aucune opposition.

L'attitude prise à cet égard par le ministre des Finances donne toute liberté aux habitants de l'île du Prince-Edouard de se présenter à nouveau l'un de ces jours et de venir nous dire: En proposant ce crédit de \$100,000 le Gouvernement a reconnu par là même nos droits; nous avons présenté six ou sept réclamations; et le ministre des Finances a déclaré publiquement devant le Parlement qu'il n'avait pas encore déterminé laquelle de ces demandes était juste, mais qu'il nous accordait \$100,000 en acompte, et qu'il nous invitait pour ainsi dire à nous présenter de nouveau pour reconsidérer tout cela. La méthode adoptée par le Gouvernement soulèvera encore, je crois, une autre objection. Je crois que ces augmentations de subventions aux différentes provinces devraient être déterminées à la suite d'une conférence entre les gouvernements des provinces. Ces provinces sont les membres d'une famille composant la nation canadienne, et je crois que le Gouvernement devrait agir comme l'a fait le Gouvernement libéral en 1906, c'est-à-dire réunir les représentants des différentes provinces, conférer avec ces représentants sur le meilleur mode d'allocation à faire à chaque province, et essayer de régler cette allocation supplémentaire sur quelque base juste et raisonnable. Une fois le précédent établi pour le Manitoba, je reconnais qu'il serait impossible de ne pas agréer les demandes de l'île du Prince-Edouard. Mais alors, j'aimerais à savoir comment vous allez faire pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Finances, en sa qualité de membre du Gouvernement administrant les affaires financières du Dominion, et en parlant des différentes demandes présentées par l'île du Prince-Edouard, a déclaré ce qui suit:

Il y a une réclamation qui m'a paru des plus sérieuses c'est que si l'on a accordé à la Saskatchewan, à l'Alberta et au Manitoba un intérêt de 5 p. 100 sur une allocation pour dette d'environ huit millions de dollars et si on a accordé à l'île du Prince-Edouard une allocation de \$4,000,000, en réalité cette province ne reçoit pas l'intérêt sur cette somme parce qu'elle a construit un chemin de fer transféré au Canada lequel a porté au débit de l'île le coût de ce chemin de fer. La déclaration du ministre des Finances est dans les Débats et qu'il me soit permis de lui demander si le cas du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse diffèrent du cas de l'île du Prince-Edouard. Dans le cas du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, une énorme somme d'argent s'élevant à des millions de dollars a été dépensée dans la construction de l'Inter-

colonial entre les villes de Saint-Jean et Halifax. Cette ligne diffère aujourd'hui de celle de l'île du Prince-Edouard en ce qu'elle paye son entreprise. Elle contribue un joli revenu au trésor du Canada et les recettes de cette partie de l'Intercolonial aident à payer les déficits qui existent sur un grand nombre de sections du réseau qui a été construit par le Gouvernement fédéral. Et pourtant, bien que les allocations pour dettes de ces deux provinces aient été d'environ huit millions de dollars, elles n'ont pas reçu l'intérêt sur cette dépense. Lorsque la ligne fut transférée et devint la propriété du Canada, l'intérêt sur le coût de la construction et sur la dette encourue pour cette construction fut porté au débit des provinces de Nouveau-Brunswick et de Nouvelle-Ecosse.

Je ne vois pas pourquoi le ministre des Finances prendrait le cas de l'île du Prince-Edouard en considération particulière et ignorerait le cas du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Tout cela montre combien il n'est pas désirable de régler séparément avec les provinces. Cela prouve qu'il est peu convenable d'accorder une forte subvention supplémentaire comme celle qui a été donnée il y a quelques jours à la province de Manitoba, d'accorder un bonus d'environ \$2,000,000 à la province d'Ontario, de décider de nommer une commission d'arbitrage pour la réclamation de la Colombie-Anglaise, au lieu de convoquer une conférence des provinces et d'examiner chacune de leurs réclamations une fois pour toutes sur une base juste et équitable.

Comme représentant du Nouveau-Brunswick, j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire ces observations—non pas du tout pour m'opposer à ce crédit, parce que j'accepte volontiers de faire un octroi libéral à l'île du Prince-Edouard; mais j'aurais préféré de beaucoup le justifier par un motif national et qu'en raison de la situation particulière de cette province, sans discuter toutes ces réclamations, le Parlement dans l'exercice de sa discrétion ait consenti à voter un montant raisonnable—et je reconnais que \$100,000 n'est pas une somme exagérée—pour améliorer la situation de l'île du Prince-Edouard et l'aider dans l'administration de ses affaires.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

NOUVEAUX CREDITS SUPPLEMENTAIRES.

M. WHITE (Leeds) présente un message de Son Altesse Royale le Gouverneur général transmettant des évaluations supplémentaires de sommes nécessaires à l'administration du Canada pendant les années terminées au 31 mars 1912 et au 31 mars 1913 respectivement.

DISCUSSION DU BILL DE L'EXTENSION DES LIMITES D'ONTARIO.

M. BORDEN propose la seconde lecture du bill (n° 152) tendant à l'extension des limites de la province d'Ontario.

M. GRAHAM: Puis-je demander à mon honorable ami si la province d'Ontario a signifié sa volonté d'accepter les limites telles qu'elles sont fixées dans cette loi? Elle doit le faire par une législation qui n'a pas été adoptée, je crois. L'a-t-elle signifiée d'une autre manière?

M. BORDEN: La province d'Ontario a signifié son intention d'une façon non officielle. L'honorable député remarquera que cette loi, par ses termes mêmes, est subordonnée au consentement de la législature d'Ontario donné comme il est prescrit par la loi de l'Amérique britannique du Nord, de 1871.

(La motion est adoptée, le bill subit sa 2e lecture et la Chambre siège en comité pour en faire l'examen.)

M. PUGSLEY: Quelle est l'étendue du territoire qui est ajouté à la province d'Ontario?

M. BORDEN: J'avais une note à ce sujet au moment de la lecture de la résolution, mais je ne l'ai pas sous les yeux en ce moment et je ne me souviens pas des chiffres.

M. PUGSLEY: Je crois que c'était environ de 270,000 milles carrés.

M. BORDEN: Pas autant, je crois. Je me ferai un plaisir de me procurer la note et de l'envoyer à mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Cela veut dire transférer sans compensation—je ne m'en plains pas—à la province d'Ontario cette vaste étendue de terre dont des parties ont plus de valeur que d'autres—quelques-unes ont de la valeur pour l'agriculture, d'autres pour les forêts et d'autres en raison des minerais. Au commencement de la session, quand il fut question d'étendre les limites de quelques provinces, mon très honorable ami (M. Borden) eut l'obligance de dire que les vues que j'avais exprimées au sujet de l'utilité de considérer la position de provinces plus petites, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, dont les superficies ne pouvaient pas être étendues—je ne sais pas s'il a dit que ces vues le convainquaient ou si elles avaient une grande force de conviction. Il a dit que lorsque le moment viendrait de remettre leurs terres aux provinces des prairies cette question pourrait être discutée. Je voudrais lui demander s'il ne pense pas que la question de compensation aux petites provinces devrait être considérée—je ne veux pas dire en ce moment—étant donnés les octrois qui ont été faits à Ontario et à Québec des

M. WHITE (Leeds).

terres publiques du Canada? Il me semble que si nous regardons ces vastes territoires comme la propriété de la population du Canada, maintenant que nous les donnons aux provinces, les petites provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard ont une réclamation à présenter au trésor fédéral à ce propos. Nous savons qu'aux Etats-Unis, quand la Louisiane a été achetée à la France, elle a été payée avec l'argent du trésor fédéral et la terre a été regardée comme la propriété du gouvernement fédéral. Je crois que j'ai raison de dire—je l'ai lu dans un ouvrage sérieux—qu'une certaine partie de ces terres a été cédée aux plus vieux états de l'Union pour leur permettre de mieux développer l'éducation. Je ne peux pas comprendre pourquoi on ne donnerait pas quelque compensation aux plus petites provinces qui, en raison de leur situation, ne pourraient jamais gagner en superficie.

Nous ne savons pas en ce moment quelle est la valeur de ces vastes étendues qui ont été transférées à Ontario et à Québec. Je me souviens que pour Québec la superficie est d'environ 200,000 milles carrés et peut-être pas autant pour Ontario.

M. BORDEN: Non, pas autant pour Ontario.

M. PUGSLEY: Mais certainement c'est une vaste superficie et pour Québec une plus vaste encore. Je mentionne cette question en ce moment non pas pour m'opposer à l'adoption du bill, mais seulement parce que je sens que ce serait une grande satisfaction pour moi et pour les provinces de là-bas si mon très honorable ami pouvait exprimer quelque espoir que leurs réclamations seront prises en considération sans attendre que le temps vienne—ce qui peut être loin dans l'avenir—où la question de rendre aux provinces leurs ressources naturelles pourra être discutée.

M. BORDEN: J'apprécie dans quel esprit et avec quel objet mon honorable ami vient de présenter ces observations. Je n'hésite pas le moins du monde à lui dire ce que j'ai déjà dit très clairement, que les vues qu'il a exprimées ont fait impression sur moi et je crois qu'en tenant compte du territoire de ces deux immenses provinces et du transport du domaine public aux trois provinces des prairies, les justes droits des Provinces maritimes du Canada doivent être pris en considération. En ce qui touche à la date, je ne voudrais pas que l'honorable député me presse de trop près parce que je n'ai pas encore pu donner à la question la considération qu'il est nécessaire de lui accorder avant de faire une déclaration absolument arrêtée sur ce point. Il est parfaitement vrai que la superficie qui doit être ajoutée à Ontario et à Québec est très con-

sidérable. J'apprends que les chiffres cités dans une occasion précédente sont de 140,000 milles carrés pour la province d'Ontario et que le territoire à ajouter à Québec est beaucoup plus vaste, étant de 450,000 ou 460,000 milles carrés, si je ne me trompe pas.

Mais pourtant la valeur de ces terres est absolument problématique. Il est possible, même probable qu'une partie en soit propre à la colonisation. On pourrait supposer, autant que nous pouvons avoir quelque connaissance du territoire—nous avons une connaissance très imparfaite de certaines étendues très vastes—que la valeur de ces terres dépendra beaucoup des minerais qui s'y trouvent et qui sont inconnus pour le moment. Pour montrer que le territoire ajouté à la province d'Ontario n'a pas été développé, je dirai que la population totale qui se trouve dans les limites de ce territoire de 140,00 milles carrés ne dépassait pas 4,018 d'après le dernier recensement et était partagée ainsi: 21 Anglais, 24 Ecossais, 3 Irlandais, 23 Français, 2 Scandinaves, 3,784 Indiens et 161 Métis. Je répéterai que jusqu'à présent il y a eu peu de tentatives de développement dans ces territoires.

A l'avenir il peut se faire qu'ils acquièrent de la valeur, nous l'espérons tous, et si cela se réalisait avant le temps que nous croyons désirable pour la prise en considération des réclamations dont a parlé mon honorable ami cet après-midi, il y aurait peut être plus de raison pour accorder une généreuse considération aux réclamations des Provinces maritimes en faveur desquelles il a parlé aussi énergiquement il y a quelques instants.

M. GRAHAM: S'il y a des minéraux dans la bande de terre de cinq milles accordée à la province d'Ontario pour la construction d'un chemin de fer à travers cette nouvelle région du Manitoba, appartiendront-ils au Canada, au Manitoba ou à l'Ontario?

M. BORDEN: Tout le domaine public dans les territoires qui doivent être annexés au Manitoba reste la propriété de la couronne, au nom du Canada, comme cela a été fait pour la Saskatchewan et l'Alberta. La couronne est autorisée à concéder ces domaines, en vertu de la loi votée par ce Parlement et en vertu de ce droit ou de tout autre droit que pourra lui conférer le Parlement, dès que la délimitation des terres aura été faite—la pro-

vince d'Ontario a cinq ans pour faire un choix—elle concédera ce territoire à la province d'Ontario en toute propriété. Cet octroi est fait pour la construction de ce chemin de fer. Que ce chemin se construise ou non, le territoire reste la propriété d'Ontario.

M. PUGSLEY: Les minéraux sont-ils réservés?

M. BORDEN: Non.

M. LEMIEUX: Entre les ports de la baie d'Hudson, celui de Port-Nelson a-t-il été définitivement choisi comme terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. BORDEN: Je ne suis pas en état de dire si ce point est définitivement réglé.

M. LEMIEUX: C'est l'opinion généralement acceptée que Port-Nelson est celui qui se prête le mieux à l'installation d'un port.

M. BORDEN: J'ignore si les renseignements que possède le ministre des Chemins de fer sont assez précis pour lui permettre de prendre une décision, bien qu'il semble généralement admis dans le public que Port-Nelson sera probablement choisi.

M. GRAHAM: D'après ce que je comprends, pour la construction du chemin de fer et les installations de tête de ligne, Port-Nelson est de beaucoup le meilleur endroit. A l'heure présente, Churchill est préférable pour un trafic maritime restreint, mais si ce trafic prend les proportions que l'on en attend et que l'on espère, Port-Nelson offre plus d'avantages pour le chemin de fer et pour le trafic maritime.

M. BORDEN: Je remercie mon honorable ami de ce renseignement. J'ai entendu beaucoup d'arguments pour et contre les deux endroits, mais je n'ai pas encore pu faire une étude sérieuse de la question. Je comprends que mon honorable ami (M. Graham), comme ministre des Chemins de fer, a eu l'occasion de s'occuper de cette affaire d'une manière particulière.

M. LEMIEUX: Je suppose que la population dont a parlé le très honorable premier ministre, il y a un instant, est établie sur les rives et baies.

M. BORDEN: Je puis donner à mon honorable ami les endroits précis où se trouve cette population:

Dans Ontario.	Population.	Localité.
Albany-Fort..	447	A l'embouchure de la rivière Albany.
Attawapiskat..	825	A l'embouchure de la rivière du même nom.
Beaver-House..	153	Vers le 56e degré de latitude et le 90e degré de longitude ouest.
Cat-Lake..	118	Vers le 52e degré de latitude et le 92e degré de longitude ouest.
Fort-Hope..	864	Sur la rive nord de la rivière Albany.
God's-Lake-Post..	356	Vers le 55e degré de latitude et le 95e degré de longitude ouest.
Lac-Seul..	284	Sur la rive nord du Lac-Seul.
One-Man's-Lake..	50	Au nord de la rivière English à 11 milles à l'est de la frontière du Manitoba.
Osnaburg..	343	Sur la rive nord de la rivière Albany.
Trout-Lake..	476	Vers le 44e degré de latitude 54 et le 90e degré de longitude ouest.
Wenisk..	102	A l'embouchure de la rivière Wenisk.
Total..	4,018	

M. PUGSLEY: Mon honorable ami doit voir que la population n'est pas une preuve de la valeur du territoire. Dans la province du Nouveau-Brunswick nous avons quelques-unes des meilleures terres, superbement boisées, et tant qu'un chemin de fer n'a pas été construit dans cette région, elles étaient presque inhabitées. Je crois aussi que dans le district de Cobalt on ne rencontrait personne, il y a vingt ans. Il en sera peut-être de même dans ces régions septentrionales.

M. BORDEN: Il s'est élevé des doutes au sujet des droits de la compagnie de la baie d'Hudson. Je propose que le bill soit amendé par l'insertion de l'article suivant comme article 3:

Rien dans la présente loi ne saurait porter préjudice ni atteinte aux droits ou aux biens de la compagnie de la baie d'Hudson, tels que définis dans les conditions sous lesquelles cette compagnie a retrocéde la Terre de Rupert à la Couronne.

M. BORDEN: Comme question de fait, rien dans le bill ne peut porter atteinte aux droits de la compagnie de la baie d'Hudson, puisque la couronne a accepté le territoire, sujet à ces droits, tels que définis dans l'acte de rétrocession. Cependant dans tous les actes constitutionnels des autres provinces on trouve un article comme celui-ci, bien que la même disposition ne se trouve pas dans les actes annexant un territoire à une province. Mais comme Ontario et Québec sont les provinces qui ont d'abord formé la Confédération et ne sont pas directement atteintes, comme le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, par un article de leur constitution, il n'y a pas de raison pour que cet article ne soit pas inséré dans le présent bill, vu que la compagnie de la baie d'Hudson est d'opinion que ses droits seront mieux protégés ainsi.

(L'amendement est adopté et il est fait rapport du bill.)

M. BORDEN.

DISCUSSION DU BILL DES FRONTIÈRES DE QUÉBEC.

Le bill (n° 151) concernant l'agrandissement de la province de Québec est voté en 2e lecture et la Chambre se forme en comité général pour en discuter les articles.

M. PUGSLEY: Il me semble que le moment serait bien choisi pour discuter la question de savoir s'il devrait y avoir dans le bill un article décrétant, comme une des conditions de l'agrandissement du territoire, que la représentation de la province restera ce qu'elle était à l'époque de la Confédération.

M. BORDEN: Il y a un article à cet effet, dans le bill.

M. PUGSLEY: Je crois qu'il faudrait y apporter un léger changement. A mon sens il devrait être dit dans l'article: "Que la population du territoire annexé à la province de Québec depuis la Confédération." De cette manière, la représentation de la province de Québec resterait à 65 quelle que soit la population du territoire annexé. En ce qui concerne la représentation, il faut comprendre par la province de Québec ce qu'était cette province à l'époque de la Confédération. Il existe des doutes sur la question de savoir si, en 1898, cette province a été agrandie ou si la loi en a simplement défini les frontières. L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) a été chargé d'arpenter le territoire en question et, pour lui comme pour moi, il est clair qu'en 1898 c'est un nouveau territoire qu'on a annexé à la province de Québec.

M. BORDEN: Qu'est-ce qui est clair?

M. PUGSLEY: Il est clair qu'en 1898 un nouveau territoire a été annexé à la province de Québec.

M. BORDEN: Il a été annexé en vertu d'une loi.

M. PUGSLEY: Oui. Mais maintenant

qu'il s'agit de régler la représentation, il devrait aussi être stipulé dans le bill que cette représentation de 65 sera celle de la province de Québec telle qu'elle existait au moment de la Confédération. Cette proposition me paraît juste et raisonnable.

M. BORDEN: Il serait peut-être préférable de discuter ce point lorsque nous discuterons l'article 2, si mon honorable ami n'y voit pas d'objection.

M. PUGSLEY: Je n'en vois aucune.

M. BORDEN: Le comité me permettra peut-être de donner certains détails concernant la population. La population de ce nouveau territoire, d'après le dernier recensement, est répartie comme suit: 8 Anglais, 2 Écossais, 453 Esquimaux, 663 Indiens et 46 Métis, un total de 1,262. En 1908, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), qui était alors premier ministre, donna sur le nouveau territoire les renseignements suivants: Le territoire de l'Un-gava, qui est ajouté à la province de Québec, comprend 180,000 milles carrés d'eau—je suppose que cela comprend les lacs à l'intérieur de ce territoire—et 266,000 milles carrés de terre, soit une superficie totale de 446,000 milles carrés. Mon très honorable ami ajoute qu'il n'avait pas les chiffres concernant la province d'Ontario mais que le territoire annexé contenait environ 140,000 milles carrés.

Sur l'article 2 (extension des frontières.)

M. BORDEN: C'est sur cet article qu'on pourrait discuter le point soulevé par mon honorable ami (M. Pugsley). Il voudrait que cet article soit modifié de manière à stipuler que la population de Québec, pour les fins de la représentation, ne comprenne que la province de Québec telle qu'elle existait à l'époque de la Confédération.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. BORDEN: La difficulté que je prévois c'est que la loi de 1898 ne fait pas cette réserve.

M. PUGSLEY: Je ne crois pas que cela puisse être un obstacle, vu que le Gouvernement pourrait pourvoir à la représentation des territoires annexés depuis la Confédération. L'amendement que je propose ferait disparaître ce que les Provinces maritimes considèrent comme une injustice à leur égard. Le dernier recensement aura pour effet de diminuer encore le nombre des représentants de ces provinces. Le Nouveau-Brunswick en perdra deux, la Nouvelle-Écosse deux, et l'île du Prince-Edouard un.

Le Transcontinental traversera une partie du territoire qu'on a ajouté en 1898 et la valeur de cette région deviendra considérable. Les honorables membres de la Chambre comprendront combien toutes les difficultés s'apaiseront si l'on décrétait

que la même loi ou que la même disposition s'applique au territoire qu'on a ainsi ajouté depuis la Confédération.

Il faudra ensuite accorder à cette région le nombre de représentants que le chiffre de sa population lui donne le droit de compter. Cela ne constituerait pas une injustice à l'égard de la province de Québec. Je ne m'attends pas à ce que cette province soulève des objections parce que l'on comptera séparément la population de ce territoire pour lui donner le nombre des représentants quelle a le droit d'avoir d'après le chiffre de ses habitants. La législation provinciale du Nouveau-Brunswick a débattu cette question à plusieurs reprises et on l'a même soulevée en cette Chambre. Je me rappelle que le Dr Daniel qui a représenté Saint-Jean (N.-B.) a soulevé cette question lors de l'addition de territoire opérée en 1898, et je suis certain qu'on pourrait insérer à ce projet de résolution une disposition qui serait de nature à faire disparaître, au moins, l'un des griefs qui se rattachent à cette diminution de représentation.

M. LEMIEUX: Il me fait peine de ne pas partager les vues de mon honorable ami (M. Pugsley) avec lequel je suis généralement d'accord. Mais, ce soir, nous tombons d'accord pour ne pas entretenir la même opinion. Il va sans dire que je suis reconnaissant aux ministres d'avoir déposé ce projet de loi et je suis certain que la province de Québec éprouvera aussi le même sentiment de gratitude à l'endroit du Gouvernement. Pourtant, ce ne doit pas être là les présents des Grecs, non, mais des cadeaux substantiels que l'on fait à la province de Québec; si l'on adoptait l'arrangement dont mon honorable ami (M. Pugsley) donne l'idée, je suis à peu près certain que la province de Québec refuserait d'accepter ce nouveau territoire à la condition qu'on lui impose. Si nous lisons le chapitre 3 du statut de 1898, nous constatons immédiatement que tout ce que l'on a fait alors, ce fut de définir les limites alors parfaitement connues de la province de Québec. Il existait depuis plusieurs années un doute quant aux limites de la province de Québec.

Mon honorable ami (M. Pelletier) qui siégeait alors à la chambre provinciale et qui était, si je ne me trompe, l'un des membres du cabinet Flynn, se rappellera qu'une commission a poursuivi son travail durant plusieurs sessions à l'assemblée législative de Québec et que des conférences eurent lieu d'abord entre le gouvernement Mousseau, puis entre le gouvernement Mercier et, en dernier ressort, entre le gouvernement Flynn et les autorités fédérales et qu'à la suite de longues discussions, on décida que les limites de la province de Québec s'étendraient aussi loin que la hauteur des terres. Je vais lire le préambule de ce statut:

Attendu que dans et par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1871, il est décrété que le Parlement du Canada peut de temps à autre, du consentement de la législature d'aucune province quelconque annexer, augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites d'aucune telle province aux conditions et termes que peut arrêter telle législature et qu'elle peut, avec tel consentement, édicter des dispositions se rapportant à l'effet, ou à l'application d'aucune telle augmentation, diminution ou résultat de telle diminution ou modification de territoire à l'endroit d'aucune telle province y concernée.

Et attendu qu'il a été convenu entre le Gouvernement du Dominion du Canada et la province de Québec que les lignes frontières du nord-ouest, du nord-est et du nord de la province de Québec seront celles ci-après décrites, et que la législature de Québec a, par le chapitre 6 des statuts de 1898, exprimé son consentement à ce que le Parlement du Canada déclare que lesdites lignes frontières soient les limites nord-ouest, nord et nord-est de ladite province, en conséquence, etc.

Donc, les deux gouvernements étaient tombés d'accord à la suite de recherches antérieures quant à savoir si la hauteur des terres devrait être la ligne frontière de la province. Cette entente donna lieu à ce statut et, bien que la province de Québec dans le cas présent ne compte pas un plus grand nombre de représentants en acceptant du Gouvernement fédéral le nouveau territoire de l'Ungava, il ne serait pas juste de lui demander d'étendre cette disposition et de dire que l'on ne doit pas tenir compte du territoire déjà ajouté, parce que ce dernier appartenait à la province de Québec, bien que, jusqu'à ce temps-là, la question de décider si ce territoire appartenait ou non à la province de Québec, n'eût pas encore été résolue. Néanmoins, à la suite de nombreux pourparlers et après avoir étudié les anciennes cartes géographiques, on décréta que la frontière réelle de la province de Québec était la hauteur des terres.

M. PUGSLEY: Le territoire décrit au statut de 1898 ne se prolonge-t-il pas sur une longue distance au nord de la hauteur des terres jusqu'à ce qu'on appelle la rivière Principale-de-l'Est, soit à des milles et à des milles au delà de la hauteur des terres?

M. LEMIEUX: Je ne suis pas géographe et ne puis répondre à cette question, mais les recherches que l'on poursuivit durant nombre d'années, aboutirent à cette décision. A l'origine, les frontières de la province de Québec n'avaient pas été établies comme il convenait de le faire et les deux gouvernements tombèrent d'accord pour corriger ou pour mieux définir les frontières de cette province. Je regretterais de combattre mon honorable ami (M. Pugsley), mais je crains fort d'être forcé d'en arriver à cette extrémité dans le cas qui nous occupe. La province de Québec consent à

M. LEMIEUX.

cette adjonction de territoire, soumise à la restriction décrétée au paragraphe (a), mais je suis certain que c'est là tout ce qu'elle cèdera. Je viens de le dire, il s'agit d'un cadeau, mais qu'il ne ressemble pas à un don des Grecs; nous acceptons cette restriction, mais rien de plus.

M. CHARLTON: Il existe une divergence d'opinion entre mes honorables amis (MM. Lemieux et Pugsley) à propos de la ligne frontière septentrionale de la province de Québec. Je pourrais profiter de l'occasion pour faire un résumé historique de cette question. En 1897, à la demande de M. Hardy, alors le premier ministre de l'Ontario, j'explorai la région de la rivière Moose, dans Ontario, et je fis rapport de mes travaux. En ce temps-là même, le gouvernement de la province de Québec envoyait M. O'Sullivan, du lac Saint-Jean, explorer le pays entre cet endroit et la baie James, ce qu'il fit. Il revint et adressa le rapport de ses études au gouvernement de Québec, le 9 décembre 1897; la législature de la province de Québec, tel que décrété à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, adopta immédiatement le 15 janvier 1898 un statut par lequel elle acquérait un territoire additionnel de plus de 100,000 milles carrés; la partie occidentale de ce nouveau territoire se trouve à plus de 100 milles au nord de la hauteur des terres et se prolonge jusqu'à la baie James. La législature de la province de Québec en arriva à cette décision à la suite du rapport de M. O'Sullivan qui décrivait la grande valeur que ce territoire ajouterait à celle de la province au point de vue de l'agriculture. Dans son rapport, il insiste sur ce qu'on n'avait pas constaté de gelée le 9 octobre à Moose-Factory.

Le Parlement fédéral, au mois de juin 1898, ratifia le statut de la province de Québec qui accordait à celle-ci environ 100,000 milles carrés et ce n'était pas à seule fin de définir la ligne primitive de la hauteur des terres, parce que cette ligne se poursuivait sur une distance de plus de 100 milles au nord de la hauteur des terres, non, mais c'était dans le dessein d'acquiescer ce territoire avantageux. Dans mon rapport au premier ministre de l'Ontario, je lui demandais de suivre cet exemple et d'adopter une loi qui lui permit d'acquiescer une grande partie du Keewatin en prolongeant la ligne de séparation entre l'Ontario et le Manitoba au nord jusqu'à la baie d'Hudson au nord de Fort-Churchill. M. Hardy croyait qu'il s'agissait d'une région glacée qui ne valait pas grand'chose. Plus tard j'ai représenté à M. Ross, qui a succédé à M. Hardy comme premier ministre d'Ontario, les mêmes faits, mais il ne s'y intéressa pas davantage. Mais, quant à cette ligne de frontière de la province de Québec, je dis qu'on ne l'a pas tracée dans le but

d'établir la ligne disputée, mais dans celui d'acquérir environ 100,000 milles du territoire additionnel—d'où la loi dont je parle. En réalité, la ligne frontière nord-occidentale du nouveau territoire passe au niveau de la mer sur la baie James à 1,200 pieds plus bas que la hauteur des terres.

M. PELLETIER: Il me fait grandement plaisir d'entendre l'honorable représentant de Norfolk (M. Charlton) nous rappeler ses souvenirs quant à la question qui nous occupe, mais je dois lui rappeler que la province de Québec a toujours soutenu que la ligne frontière passait au nord du point où on la faisait passer en 1898.

On a soutenu qu'on avait ajouté ce territoire à la province de Québec en l'année 1898; cependant, si mon honorable ami veut prendre connaissance de la correspondance échangée à ce propos et des travaux d'étude poursuivis par le comité dont l'honorable représentant de Rouville a parlé, il constatera qu'on a toujours soutenu que ce territoire a toujours été compris dans la province de Québec et qu'on a sanctionné cette théorie en 1898.

Le statut fait voir qu'il s'agissait d'une convention entre les parties intéressées à seule fin d'en arriver à une solution de prétentions opposées radicalement. Je ne me rappelle pas tous les faits, parce qu'il y a si longtemps que tout cela s'est produit, mais je suis certain de ce que je viens d'affirmer.

M. PUGSLEY: Je suis convaincu que les Provinces maritimes—certes, je puis parler au nom de la province d'où je viens—ne désirent pas intervenir, d'une façon ou d'une autre, dans la question de l'unité de représentation de la province de Québec telle qu'elle existait lorsque fut adopté l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Voici la question: la population des Provinces maritimes avait-elle l'idée qu'on ajouterait cet immense territoire à celui de la province de Québec? Mon honorable ami de Norfolk (M. Charlton) a établi, jusqu'à l'évidence, qu'elle n'avait pas cette idée. Ne pourrions-nous pas adopter une disposition conçue à peu près en ces termes:

La population du territoire ajouté à la province de Québec subséquemment à la mise en vigueur de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne comptera pas dans la computation du chiffre de la population de ladite province à des fins de réajustement de la représentation des autres provinces à la suite d'aucun dénombrement.

Si ce territoire n'était pas ajouté, il formerait partie de celui qui ne peut compter que 65 représentants. Même si on l'ajoutait à la province de Québec, le chiffre de la représentation de cette dernière ne se trouverait pas augmenté.

Tout ce que nous demandons, c'est que la province de Québec représente ce qu'elle

était lors de la Confédération et rien de plus ni de moins. Mais nous des Provinces maritimes estimons qu'une étude attentive de la géographie et de l'histoire établit, hors de tout doute, que la ligne frontière septentrionale de la province de Québec, lors de la Confédération, était la hauteur des terres et que, lorsqu'on a prolongé cette ligne jusqu'à la rivière Principale de l'Est, on a ajouté au territoire de cette province 100,000 milles carrés et qu'on devrait en agir à l'endroit de ce territoire en la façon qu'on se propose de traiter maintenant le territoire ajouté. Cependant, si l'assertion de mon honorable ami est exacte, c'est-à-dire que ce territoire a toujours formé partie de la province de Québec, et si l'on ajoute à ce projet de loi la modification que je propose, cette difficulté disparaîtra. En conséquence, je propose qu'on ajoute ce qui suit comme étant le paragraphe (c):

Dans le recensement de la population du Canada qui doit se faire en 1921 et tous les dix ans après cette date, la population du territoire annexé à la province de Québec sera compté à part de celle de ladite province telle qu'elle existait au moment de l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et sa représentation à la Chambre des communes sera fixée selon les règles établies par l'article 51 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, déterminant la représentation des provinces autres que celle de Québec.

Or, s'il est vrai, comme nous le croyons au Nouveau-Brunswick, comme le déclarent nos législateurs, et comme il semble ressortir de la déclaration de l'honorable député de Norfolk, que ce territoire, dans lequel se trouvent la région de l'Abitibi et la vaste étendue de pays maintenant traversée par le Transcontinental, s'il est vrai, dis-je, que ce territoire a été ajouté à la province de Québec depuis la Confédération serait-il injuste de dire que la population de ce territoire ne devrait pas s'ajouter à celle qui donne 65 représentants à la province de Québec? Je ne crois pas que mon honorable ami de Rouville désire rien de plus, si j'en juge par ce qu'il a dit, à savoir que Québec sera Québec telle qu'il existait lors de l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; mais il prétend que cette province s'étendait au delà de la ligne de partage des eaux. Il prétend que les limites de la province de Québec sont actuellement telles qu'elles étaient lors de l'adoption de l'acte d'Union. Nous prétendons qu'il n'en est pas ainsi, que l'on a ajouté 100,000 milles carrés à son territoire depuis la Confédération, et que ce serait commettre une injustice manifeste envers les plus petites provinces que de faire compter à notre détriment la population de ce territoire dans le chiffre qui détermine le nombre de nos représentants. Si notre opinion est juste, Québec n'en souffrirait nullement. Ce serait placer ce territoire exacte-

ment sur le même pied que celui que l'on propose actuellement d'annexer.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, cette question fut débattue devant le comité judiciaire du conseil privé, et, dans cette circonstance, mon honorable ami présenta de très sérieux arguments en faveur de sa province. C'était après le recensement de 1901, alors que l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse perdaient chacune deux ou trois représentants. Sir Allen Aylesworth représentait l'île du Prince-Edouard, et mon honorable ami, le Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami, avec une habileté consommée, exposa alors devant le comité judiciaire du conseil privé, les mêmes arguments qu'il invoque ce soir, et cela, dans le but d'obtenir que le comité décidât que l'unité de représentation du Dominion serait basée sur celle de Québec avant la détermination des limites, en 1898. Ce fut l'un de ses plus forts arguments, et le comité du conseil privé décida que, si les limites avaient été modifiées ou mieux déterminées par cette loi, aucune des provinces dont le nombre de représentants se trouvait réduit par suite de l'annexion de territoire, n'avait lieu de se plaindre, attendu que le mot "Canada" employé dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord signifiait le Canada tel qu'il pourrait être à certaines époques plus ou moins espacées.

Mon honorable ami soutint que "Canada" signifiait le Canada des quatre provinces qui formèrent tout d'abord la Confédération. En ce qui concerne Québec, il dit que cette province n'était plus alors ce qu'elle était lors de la fédération des quatre provinces, qu'on l'avait agrandie, et que l'unité servant de base à la représentation devait être celle du Canada tel que constitué tout d'abord. Mais le conseil privé se prononça sur ce point, et décida que "Canada" signifiait le Canada à des époques plus ou moins espacées.

M. PUGSLEY: Le comité judiciaire ne se prononça point sur la question concernant l'unité de représentation. Je pense que ce dont veut parler mon honorable ami, c'est l'interprétation du paragraphe 4 de l'article 51 que nous désignons toujours comme l'article restrictif. Cette interprétation, c'est que le mot "province" employé dans ce paragraphe signifie les provinces entrant dans la Confédération à une époque quelconque.

M. LEMIEUX: J'ai bonne mémoire, et je puis dire de mon honorable ami (M. Pugsley), que, dans cette circonstance, il soutint son opinion avec son ardeur et son habileté ordinaires. Après avoir entendu sir Allen Aylesworth, dans la matinée, le comité avait virtuellement décidé de se prononcer, et, dans l'après-midi, voici l'honorable député (M. Pugsley) qui se lève, et

M. PUGSLEY.

je déclarai alors à plusieurs de ceux qui étaient présents que, selon moi, on n'aurait pu avancer en faveur des provinces de meilleurs arguments que ceux exposés par mon honorable ami. Et je me rappelle très clairement la prétention de mon honorable ami que les limites de Québec avaient été étendues. Il fit valoir ce fait comme une preuve évidente dans le cas du Nouveau-Brunswick, établissant que l'augmentation du territoire de la province de Québec avait porté préjudice au Nouveau-Brunswick, sa propre province. Mais le conseil privé en décida autrement. Comme je l'ai dit, je ne suis point chargé de plaider la cause de la province de Québec, mais je suis certain que si cet amendement était adopté, le gouvernement de cette province n'accepterait certainement pas le territoire d'Ungava.

M. PELLETIER: Alors l'amendement empêcherait l'effet du projet de loi.

M. PUGSLEY: Je doute que ce soit bien ainsi qu'il convient d'envisager la chose. Cela pourrait donner lieu à des pourparlers; mais je ne puis croire que la province, de Québec refuse l'Ungava, si le Gouvernement admettait qu'un certain territoire a déjà été ajouté à l'ancienne province de Québec. C'est une question de fait, ou de droit, ou une question tout à la fois de droit et de fait. Si je comprends bien, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) prétend qu'il n'y a eu aucune annexion de territoire, que la province de Québec est encore ce qu'elle était lors de l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. S'il en est ainsi, mon amendement n'a aucun effet. Mais s'il est vrai que l'on a ajouté 100,000 milles carrés à Québec, et que cette province n'est plus aujourd'hui ce qu'elle était lorsque la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ontario se joignirent à elle pour former une Confédération, assurément, les Provinces maritimes ont le droit de demander que l'on tienne compte de cela, et que l'unité de représentation soit restreinte au chiffre de la population de la province de Québec, telle qu'elle existait alors. C'est là tout ce que je prétends. Mais je ne pense pas que les représentants de Québec aient raison de croire que si le Parlement fédéral adoptait une mesure législative relativement à l'unité de représentation, la province n'accepterait pas le territoire en question. J'ai peine à croire que le gouvernement de Québec en agît ainsi. Ce ne serait pas raisonnable.

M. BORDEN: La difficulté que je vois à adopter la proposition de l'honorable député est la suivante: si le paragraphe (a) de l'article 2 est adopté dans le sens qu'il indique, la solution de la question sera-t-elle plus avancée? Après le recensement, il faudrait toujours en revenir aux frontières de Québec. Nous aurions alors à tenir

compte de la loi de 1898, dont le but n'était point d'étendre les limites de la province de Québec, mais de les définir. Or, dans ces conditions, est-ce que le Gouvernement, quel qu'il soit, pourrait refuser lorsqu'il s'agirait de déterminer l'étendue des limites de la province de Québec à l'origine, de s'en rapporter à la loi de 1898 qui déclare que ces limites sont telles que spécifiées dans cette loi?

Pour cette raison, je ne vois pas que l'amendement proposé par l'honorable député change rien à la question.

M. PUGSLEY: Excepté que ce serait alors une question de fait, ou tout à la fois, de droit et de fait, qui pourrait être résolue après une enquête du Gouvernement agissant sur l'avis du ministre de la Justice. Si mon très honorable ami veut bien consulter la loi de 1898, il verra que cette loi ne prétend point se borner à déterminer simplement ces limites, car le Parlement a bien soin de se réclamer du "pouvoir d'étendre, de diminuer ou de modifier autrement les limites d'une province", montrant clairement que cette loi modifiait les limites. Le texte ajoute qu'il a été convenu entre la province et le Dominion que les limites nord, nord-est et nord-ouest seront telles que décrites ci-après. S'il se fût agi simplement de fixer les limites pour dissiper quelques doutes, on aurait dit: Attendu qu'il est désirable de dissiper un doute concernant la véritable limite nord de Québec, le Parlement déclare qu'elles sont comme suit. Mais le texte que j'ai cité est absolument conforme à l'action du Parlement déclarant ce que seront les limites à l'avenir, car il a soin de se réclamer de l'autorité que lui confère l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1871, de modifier, restreindre ou étendre les limites des provinces, et c'est en vertu de cette autorité qu'agissait le Parlement en 1898.

M. BORDEN: J'ai étudié le texte de la loi de 1871 qui déclare "que le Parlement du Canada avec l'assentiment du gouvernement provincial, peut étendre, restreindre ou autrement modifier les limites d'une province quelconque". La loi de 1898 est cependant rédigée comme une loi déclaratoire. Même si nous acceptons l'interprétation que l'on semble vouloir donner à ce texte, il resterait à savoir si le Parlement entendait "étendre" ou "restreindre" ou "modifier autrement" les limites de la province. Je suppose que par l'expression "modifier autrement" on a voulu viser la possibilité de modifier les limites d'une province sans l'augmenter ou la diminuer, en lui laissant, dans les nouvelles limites la même étendue de territoire que contenaient les anciennes limites.

Naturellement, cela est possible, mais ce n'est guère probable. Ce serait une question de fait, n'était-ce l'existence de la loi

qui a fixé les limites, mais qui ne prétend ni augmenter ni restreindre le territoire; et il me semble que le Gouvernement ne saurait atteindre le résultat que mon honorable ami semble vouloir obtenir par son amendement à moins d'abroger la loi de 1898 et d'entreprendre l'enquête qu'il conseille.

Voilà la difficulté que je vois à l'adoption de l'amendement de mon honorable ami: c'est que si, en réalité, la loi de 1898 étendait les limites de la province de Québec dans les proportions spécifiées par l'honorable député de Norfolk (M. Charlton), ou même dans n'importe quelle proportion, il aurait dû y avoir dans cette loi une disposition comme celle qui se trouve dans le bill en discussion; mais cela eût exigé que la loi de 1898 déclarât expressément s'il y avait oui ou non augmentation, et qu'elle spécifiât quelles étaient précédemment les limites de la province. Il est clair qu'aucune loi ne saurait avoir d'effet dans le sens indiqué, à moins qu'elle ne contint une déclaration légale non seulement de l'étendue des nouvelles limites, mais aussi des anciennes, afin que l'on pût savoir à quelle étendue de territoire on devrait s'en tenir à l'avenir pour déterminer l'unité de la population servant de base à la représentation des autres provinces.

M. PELLETIER: Il est admis que ce que les législateurs disent au cours du débat qui a lieu lors de l'adoption d'une loi n'est pas d'un grand secours pour interpréter la loi devant les tribunaux, mais ce qui s'est dit en 1898 peut jusqu'à un certain point servir de guide à la Chambre. Nous lisons dans le hansard que M. Sifton, qui a déposé le projet de loi, a déclaré qu'il avait pour objet de ratifier une convention intervenue entre la province de Québec et le Gouvernement fédéral pour déterminer entre eux la frontière. Il a répété la même chose lors de la 2e lecture et il n'y a pas eu de débat.

M. LEMIEUX: C'était aussi l'opinion du gouvernement de la province de Québec en ce temps-là, car je constate dans la loi provinciale adoptée à la suite de celle que le Parlement fédéral avait rendue cette même année 1898, "loi concernant la délimitation des frontières du nord-ouest, du nord et du nord-est de la province de Québec", qu'on ne jugeait pas que c'était un agrandissement de territoire, mais une simple délimitation des frontières.

M. PUGSLEY: Dans l'exposé des motifs de la loi provinciale, il n'est pas question d'une simple délimitation des frontières. Comme la loi fédérale, le préambule de cette loi rappelle les pouvoirs conférés par la loi de 1871 concernant l'Amérique septentrionale anglaise concernant le changement des frontières d'un province, l'agrandissement de son territoire. En voici le texte:

Attendu que la loi 34-35 Victoria, chapitre 28 du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, intitulée "Acte concernant l'établissement de provinces dans la Puissance du Canada" prescrit que le Parlement du Canada peut en tout temps, du consentement de la législature d'une province augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites de telle province, tels termes et conditions qui pourront être acceptés par ladite législature...

Voilà l'exposé des motifs, il ajoute :

...et qu'il peut de même avec son consentement établir des dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire.

Et puis :

Attendu qu'il a été convenu entre le Gouvernement du Canada et celui de cette province que les frontières nord-ouest, du nord et du nord-est de la province de Québec devraient être celles qui sont indiquées ci-après...

On ne prétend pas que les frontières de la province de Québec sont telles ou telles, mais qu'à l'avenir elles le seront, et ils déterminent ce que seront ces frontières grâce aux pouvoirs conférés par la loi de 1871 concernant l'Amérique septentrionale anglaise. Il est vrai que M. Sifton n'a peut-être pas compris ce qui se faisait, qu'il a probablement pensé qu'il s'agissait d'une délimitation des frontières, et on me dit que le bill a été déposé sans aucune formalité, qu'il n'a pas attiré l'attention. L'attention des représentants du Nouveau-Brunswick n'a pas été éveillée; personne là-bas ne s'est rendu compte qu'on ajoutait 100,000 milles carrés au territoire de cette province, ainsi que l'affirme le représentant de Norfolk (M. Charlton).

Quoi qu'il en soit, c'est au Gouvernement qu'il appartient de régler la question. Je regrette que le premier ministre ne voie pas de solution possible, et je regrette surtout que le représentant de Rouville, qui se montre toujours si bien disposé à rendre justice à tout le monde, soit d'avis qu'il n'est pas possible d'adopter l'amendement que je propose; car, je le répète, si ce territoire a toujours fait partie de la province de Québec, nous ne demandons pas qu'il intervienne dans la question de la représentation, mais s'il est vrai qu'un territoire de 100,000 millés carrés a été annexé à cette province—et c'est un point qu'il doit être facile d'éclaircir—pourquoi ce nouveau territoire serait-il considéré comme faisant partie de la province de Québec pour déterminer l'unité de représentation? Je ne vois aucune raison pour qu'il en soit ainsi, et je me suis cru obligé de saisir la Chambre de cette question. Je connais le sentiment des électeurs du Nouveau-Brunswick sur ce sujet. Il a été souvent discuté devant la législature. On est convaincu, dans cette province, que ce vaste territoire a été annexé à la province de Québec, et

M. PUGSLEY.

l'on prétend que sa population ne devrait pas entrer en ligne de compte quand il y aura lieu de déterminer l'unité de représentation.

M. CHISHOLM (Antigonish): En supposant même que l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) ne pût avoir aucun effet légal sans modifier ou même abroger la loi de 1898, pourquoi cette loi ne serait-elle pas modifiée ou abrogée si cela était nécessaire pour rendre justice à une partie considérable de la population de ce pays? Nous concédons que Québec a raison de défendre ses droits, mais il y a d'autres provinces également jalouses de leurs privilèges, et s'il est vrai, ainsi que le prétend le représentant de Saint-Jean, que la frontière de la province de Québec était autrefois la ligne de partage des eaux, et si le fait de reculer cette frontière doit avoir pour résultat de priver les Provinces maritimes de la représentation à laquelle elles ont droit, je maintiens qu'il n'est que juste d'obliger la province de Québec à s'en tenir rigoureusement à ce qui lui est dû.

Si la prétention de l'honorable député de Rouville est bien fondée, nous devons en subir les conséquences; mais en quoi l'amendement proposé constitue-t-il une injustice envers la province de Québec. Cette dernière continuerait d'avoir soixante-cinq représentants, et elle aurait en plus un nombre de représentants proportionné à la population du territoire annexé. Avec le territoire que nous lui attribuons en ce moment, ou celui qu'on prétend lui avoir été attribué en 1878, elle aura toute la représentation à laquelle elle a droit; nulle injustice ne sera commise à son égard? Je ne vois aucune raison qui motive cette opposition à l'amendement de la part de la province de Québec. Mais dans ce cas-là il n'est que juste que l'autre côté soit entendu; il n'est que juste que l'on permette aux Provinces maritimes d'exposer leurs réclamations en matière de représentation.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas tenu compte de la disposition contenue dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1871. Je puis comprendre la prétention de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) mais je ne comprends pas celle de l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm). Admettons que le territoire de la province de Québec a été agrandi en 1898. J'ai déjà fait remarquer à l'honorable député de Saint-Jean que si son amendement était adopté nous serions encore en face de cet agrandissement de 1898.

M. CHISOLM (Antigonish) Cela ne peut-il pas être changé?

M. BORDEN: C'est ce que mon honorable ami ne voit pas. Supposons un instant que le statut de 1898 ait agrandi le territoire de

la province de Québec. Mon honorable ami propose que nous rappellions et nous modifions ce statut. Mais l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1871 stipule comme suit :

Le Parlement du Canada pourra de temps à autre, avec le consentement de la législature d'aucune des provinces de ladite Confédération augmenter, ou diminuer, ou modifier les limites de telles provinces.

Si le statut de 1898 avait l'effet que prétend mon honorable ami et si le territoire de la province de Québec a été agrandi par le même statut ne voit-il pas que l'acte de 1871 empêche de le diminuer, excepté avec le consentement de la législature de cette province. Nous serions alors exactement dans la même situation que crée le bill présentement en discussion : nous nous trouvons en présence d'un acte qui déclare que les limites de la province de Québec sont celles établies par l'acte de 1898, et tant que nous n'aurons pas rappelé cet acte nous ne pourrions aller plus loin. Mais lorsque nous essayons de rappeler cet acte nous nous trouvons en face avec celui de 1871, qui dit que le territoire d'aucune province ne sera augmenté ou diminué, ou autrement modifié excepté avec le consentement de la province. Conséquemment l'acte de 1898 crée une situation à laquelle on ne peut se soustraire sans le consentement de la législature de la province de Québec.

Je suis disposé à laisser ce bill en suspens si un membre de cette Chambre croit qu'il vaille la peine de demander à la législature de Québec si elle consentirait à laisser rappeler la loi de 1898. Mais je suis certain que tous les députés et membres de cette Chambre sont convaincus que toute proposition de ce genre au gouvernement et à la législature de la province de Québec est absolument inutile, et qu'il ne faut pas retarder le bill actuel pour cela. La difficulté est que la loi de 1898 ne renferme pas la clause que nous insérons dans celle-ci. La loi de 1898 ne peut pas être modifiée sans le consentement de la législature de la province de Québec et l'amendement proposé par mon honorable ami de Saint-Jean ne peut avoir d'effet tant que cette loi de 1898 ne sera pas rappelée ou modifiée.

M. CHISHOLM (Antigonish) : J'apprécie la force de l'argumentation du très honorable premier ministre, mais la province de Québec cherche dans le moment à agrandir son territoire ; elle demande une faveur, et ne pourrait-on pas proposer des conditions équitables et raisonnables d'après lesquelles se fera cet agrandissement ?

La province de Québec ne perdra pas de représentants. Pourquoi cette province ne consentirait-elle pas aux conditions qui seraient proposées par ce Parlement si elles sont justes et raisonnables, et de cette façon on rendrait justice aux Provinces maritimes sans faire de tort à personne.

M. BORDEN : Mon honorable ami ne doit pas oublier que si nous laissons les choses dans l'état où elles sont présentement, et si nous n'ajoutons pas ce territoire à la province de Québec tout ce qui a été ajouté à cette province en 1898 continuera à en faire partie, et cela sans aucune stipulation comme celle que nous insérons dans ce bill, sans aucune condition semblable à celles que nous posons ici, savoir que le territoire annexé ne comptera pas dans la computation de l'unité de population pour les fins de la représentation des autres provinces. Conséquemment en ajoutant ce territoire à la province de Québec nous ne modifions en aucune façon la situation actuelle.

M. CHISHOLM (Antigonish) : Je comprends cela. Mais l'occasion nous est ici offerte de dire à la province de Québec : vous conserverez vos soixante-cinq députés, mais la population de ce territoire que l'on prétend avoir été ajoutée à la province en 1898 ne sera pas comptée pour établir l'unité de représentation des autres provinces. Nous posons comme conditions à l'annexion de ce territoire que vous consentiez à ce que l'agrandissement opéré par la loi de 1898 n'aura pas l'effet de diminuer la représentation des autres provinces, et en même temps la province aura elle-même des représentants dans ce territoire.

M. BORDEN : Nous pourrions naturellement dire cela à la province de Québec.

Si je prévoyais que nous eussions la moindre chance de recevoir une réponse favorable, je me ferais un plaisir de le demander. Mais je dois m'en tenir à mon idée première qu'il serait parfaitement oiseux de faire une proposition de cette sorte à la province de Québec. Je ne pense pas que nous devions différer l'adoption du bill dans ce dessein.

M. PUGSLEY : Mon seul désir était de soulever la question en cette Chambre. Si mon très honorable ami, en qualité de leader du Gouvernement, est d'avis que nous ne pourrions obtenir de législation en ce qui regarde le territoire déjà annexé, dans la supposition où notre prétention serait fondée, alors la question se trouve réglée. Je pense avoir rempli mon devoir. Je reconnais que les difficultés signalées par le très honorable premier ministre sont réelles. Je suis désappointé de voir l'impossibilité où nous sommes de trouver un moyen de tourner la difficulté.

M. BORDEN : Le bill ne sera pas présenté ce soir pour sa troisième lecture, et je verrai s'il y a lieu de me mettre en communication avec le gouvernement de la province de Québec en vue d'obtenir ce que l'honorable député suggère. Pour ma part, je n'ai pas grand espoir, mais je réfléchirai sur ce qu'a proposé l'honorable représen-

tant, vu la position qu'il occupe en cette Chambre et l'étude qu'il a faite de la question.

M. PUGSLEY: Il me semble que le très honorable premier ministre devrait commencer par prendre son parti quant à ce que son gouvernement doit faire à cet égard.

M. BORDEN: Quant à cela, je l'ai déjà dit, et je pense que l'honorable député partagera mon avis, la chose ne saurait se faire sans le consentement du gouvernement et de la législature de la province de Québec.

Je ne reviendrai pas sur les arguments qui ont été présentés à ce sujet; mais je pense les avoir exposés assez clairement, et jusqu'ici ils n'ont pas été contredits. Ainsi donc, la seule question est de savoir si avant de délibérer ce bill davantage, il y aurait lieu de communiquer avec le gouvernement de la province de Québec afin de savoir quelles sont ses vues sur le sujet.

M. MACLEAN (Halifax): Quel était le nombre des habitants au moment de l'agrandissement du territoire en 1898?

M. BORDEN: Autant que j'ai pu m'en assurer, le chiffre en était insignifiant. Dans le territoire actuellement annexé, la population est d'un peu plus de 1,200, et composée surtout d'Indiens et d'Esquimaux.

M. PUGSLEY: Dans le territoire que nous prétendons avoir été annexé, les habitants sont nombreux. Le Transcontinental traverse ce territoire.

Sur l'article 3 (entrée en vigueur de la loi; consentement de la législature de Québec.)

M. BORDEN: Avant d'aller plus loin, j'aimerais à proposer la même modification qu'à l'égard d'un bill antérieur. Je propose de modifier le bill par l'insertion du texte suivant comme article 3:

3. Rien dans la présente loi ne portera le moindre préjudice ou atteinte aux droits ou aux biens de la compagnie de la baie d'Hudson spécifiés dans les conditions auxquelles cette compagnie a rétrocédé la Terre de Rupert à la couronne, et que le présent article n° 3 soit n° 4.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi.

DISCUSSION DU BILL DES EAUX DANS LA ZONE DES CHEMINS DE FER ET DANS L'ÉTENDUE DES TERRES DE LA RIVIÈRE LA PAIX.

La Chambre passe de nouveau en comité à l'examen du bill (n° 149), déposé par M. Rogers, concernant les eaux dans la zone des chemins de fer et dans l'étendue des terres de la rivière la Paix.

M. BORDEN.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

M. LEMIEUX: L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Rogers) voudra-t-il s'expliquer?

M. ROGERS: Je me suis expliqué dans deux circonstances. Il s'agit simplement de remettre la gestion des eaux dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Anglaise au gouvernement de cette province, qui doit en confier le soin à une commission nommée pour cette fin sous l'empire d'une loi spéciale.

Sur l'article 2 (définitions.)

M. OLIVER: Lors de la dernière discussion de ce projet de loi, il s'est produit une discussion au sujet de la rédaction de certains passages dans le paragraphe (b), et on a suggéré que ce paragraphe (b) devrait être calqué sur le paragraphe correspondant de la loi de la Colombie-Anglaise. Le ministre a-t-il examiné ce point??

M. ROGERS: Nous l'avons examiné, et il n'y a pas d'inconvénient à changer la rédaction pour la rendre conforme à celle de l'article correspondant de la loi de la Colombie-Anglaise qui est ainsi conçu:

"Cours d'eau" comprend tout cours d'eau naturel ou source d'approvisionnement d'eau, qu'il s'y trouve constamment de l'eau ou non, et tous cours d'eau, rivières, lacs, creeks, sources, ravins, gorges, et autres chutes d'eau.

Je propose que ce texte soit inséré à la place du paragraphe (b).

(L'article ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 3 (confirmation à la couronne de la propriété de toutes les eaux).

M. ROGERS: Selon que je l'ai promis à l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) je propose d'ajouter à l'article 3:

Sous la réserve en outre des droits de toute personne ou société actuellement en litige devant les tribunaux.

M. OLIVER: Mon honorable ami de Wellington-sud a-t-il vu l'amendement que propose l'honorable ministre?

M. ROGERS: Oui, c'est lui qui me l'a fait parvenir.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 6 (application de la législation future de la Colombie-Anglaise.)

M. ROGERS: Vous vous souvenez que, dans la discussion de cet article hier soir, un amendement a été suggéré. J'y pourvois dans la forme suivante:

A la réserve que tout décret du conseil rendu sous l'empire de cette disposition n'aura d'effet qu'après avoir été publié pendant quatre semaines consécutives dans la "Gazette du Canada"; et ce décret devra être déposé devant les deux Chambres du Parlement dans les quinze premiers jours de la

session qui suivra. Il restera en vigueur jusqu'au lendemain de la prorogation de cette session du Parlement, et pas plus longtemps, à moins que, durant cette session, il n'ait été approuvé par une résolution des deux Chambres.

Voilà ce que je propose en amendement à l'article 6.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 8 (proclamation après convention avec la Colombie-Anglaise.)

M. ROGERS: Je désirerais modifier cet article en insérant après le mot "paiera", les mots qui suivent:

Sous la réserve cependant des conditions que le Gouverneur en conseil prescrira pour la protection des droits et des intérêts existants.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION DU BILL DES GRATIFICATIONS A CERTAINS VOLONTAIRES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (n° 137) présenté par M. Rogers tendant à modifier la loi de 1908 récompensant certains volontaires.

Sur l'article 2.

M. LEMIEUX: Est-ce que les volontaires dont il est parlé ici sont ceux qui se sont réellement rendus dans le Sud-africain, ou faut-il y comprendre ceux qui, après s'être enrôlés, ne sont pas partis parce que la guerre avait cessé?

M. ROGERS: Ce projet se réfère à ceux qui réellement ont été là.

Sur l'article 4.

M. ROGERS: Je proposerais d'ajouter dans la deuxième ligne, après le mot "titulaire", les suivants:

Ou son substitut régulièrement constitué en conformité de l'article 5 de la loi de 1908.

M. OLIVER: Quel sera l'effet de cet amendement?

M. ROGERS: Ce sera de permettre au titulaire d'une gratification de transférer son droit à un substitut régulièrement constitué en conformité de l'article 5 de la loi de 1908.

M. OLIVER: Je ferai observer au ministre que cet amendement est la contradiction de ce qu'il a dit en présentant ce projet de loi, savoir qu'il sera donné aux volontaires un an de plus pour choisir la terre à laquelle son inscription donne droit, mais que cette faveur ne serait pas accordée à d'autres. L'amendement que vient de proposer mon honorable ami prolonge les délais accordés pour le choix de ces terres. Ceci me paraît absolument répréhensible

au point de vue du peuplement de l'Ouest, et je proteste énergiquement contre cette proposition.

M. ROGERS: Il est vrai qu'en présentant le projet de loi, j'ai fait la déclaration dont parle mon honorable ami. Depuis lors j'ai rencontré plusieurs délégations qui m'ont représenté qu'il serait injuste d'obliger les volontaires à exécuter un pareil contrat. Les raisons que l'on a fait valoir auprès de moi m'ont paru tellement puissantes que j'ai pensé ne pouvoir m'abstenir de proposer cet amendement. Je ne vois pas en quoi cela pourrait nuire au peuplement de l'Ouest. A de certains égards, la chose y aidera. Un substitut en état de payer \$500 ou \$1,000 que lui demanderait un volontaire, ferait, à mon sens, un colon très acceptable. Ce serait la preuve qu'il a des fonds. Ce substitut est tenu aux mêmes obligations que les volontaires et sans doute que souvent ce sera un meilleur colon que ce dernier, ayant les moyens de faire valoir et d'améliorer la terre qu'il aura choisie.

M. CARVELL: Le ministre peut-il nous dire approximativement combien de ces certificats sont aujourd'hui en la possession des volontaires eux-mêmes, et combien entre les mains des substituts?

M. ROGERS: Je crois qu'il a été émis jusqu'à présent plus de 7,000 certificats, et il en reste encore à peu près 250 pour lesquels un choix n'a pas été fait.

M. CARVELL: Des deux cent cinquante terres quelle est la proportion détenue tant par les volontaires que par leurs substituts?

M. ROGERS: En autant que le département peut le constater, il y a cent quatre-vingt-huit terres dont les volontaires possèdent les titres et soixante-deux qui ont été aliénées.

M. CARVELL: Pouvons-nous considérer réellement bien comme définitive cette demande présentée au Parlement pour la prorogation de ce droit? Si je pose la question, c'est que, depuis trois ou quatre jours, un certain monsieur, qui se multiplie dans les couloirs de la Chambre, m'adresse des appels désespérés, ainsi qu'à mes collègues sans doute, m'affirmant qu'il est impossible que ces soldats puissent faire choix de leurs terres en trois ans.

Il affirme bien, il est vrai, que si on leur accorde un délai d'un an, ils pourront facilement faire leur choix; mais à mon avis, à moins que le ministre ne fasse une déclaration bien positive, il est fort probable que l'an prochain, nous serons témoins de la répétition de cette demande, tout comme l'an dernier. Au surplus, la chose est d'assez peu d'importance pour le pays; car soit que le volontaire lui-même aille s'établir là ou

bien son substitut, il devient colon. Seulement, à mon sens, nous sommes en train de légaliser et d'encourager un trafic de scrips contrairement aux intentions du Parlement, quand il a, au début, accordé ces primes. Je sais, nombre de ces soldats ont vendu leurs certificats à aussi bas prix que \$150 ou \$160, dans la conviction qu'ils n'auraient qu'un délai de deux ans pour faire choix de leurs terres. Plus tard les prix s'élevèrent à \$750 et oscillèrent autour de ce chiffre. Nombre de ces scrips tombèrent aux mains des spéculateurs et ceux-ci en détiennent encore actuellement à peu près soixante.

M. ROGERS: Je suis bien aise que l'honorable député (M. Carvell) ait soulevé cette question. Je souscris volontiers à sa proposition. Ce n'est pas la première prolongation de délai que le Parlement ait accordée aux volontaires à cet égard. A tort ou à raison, voilà la situation créée et force nous est bien de l'accepter. Je dois l'avouer, dès le début même, j'étais tout à fait hostile à toute prolongation de ce genre; mais en présence des appels qu'on m'a adressés, dans le genre des sollicitations faites auprès de l'honorable député lui-même et de ses collègues, je cédai dans cette mesure-là même. J'en conviens, il faut qu'il soit bien entendu que c'est la dernière fois que ces volontaires puissent espérer pareille faveur de la part de ce Parlement. Me faisant ici l'interprète de la pensée du Gouvernement et à titre de représentant du ministère de l'Intérieur, je suis bien aise de saisir cette occasion de déclarer bien explicitement que c'est la dernière prolongation de délai qui sera accordée et les volontaires qui ne profiteront pas des dispositions de cette loi pour obtenir leurs terres, j'en suis convaincu, ne demanderont plus au Parlement à l'avenir, pareille faveur.

M. OLIVER: Vu que cet amendement est en opposition directe avec le projet de loi, dans sa rédaction primitive qu'il a conservée depuis sa présentation jusqu'aujourd'hui; et comme le ministre de l'Intérieur (M. Rogers), le secrétaire d'Etat (M. Roche) sont avec moi les seuls députés des provinces directement intéressés qui soient présents en ce moment, il conviendrait qu'on attendît que les députés intéressés fussent en plus grand nombre ici, avant la délibération et la prise en considération de cet amendement. Je prierais le ministre de réserver la question jusqu'à demain, alors que chaque député pourra assumer la responsabilité de son attitude et exprimer son avis à cet égard.

M. ROGERS: Je serais bien aise de me rendre aux vœux de l'honorable député, si on le jugeait utile. Mais comme nous faisons diligence pour tout terminer, ne serait-il pas suffisant de permettre aux députés qui désirent s'opposer à l'amendement, de formuler leurs objections, lors de

M. CARVELL.

la troisième lecture du bill? On pourrait alors formuler ces objections avec tout autant d'effet qu'en séance du comité.

M. OLIVER: A mon avis, c'est bien différent. La troisième lecture pourrait survenir au premier moment venu, tout comme cette délibération en comité, alors que, dans les circonstances ordinaires, on ne saurait guère compter sur la présence d'un grand nombre de députés. J'y insiste fortement. Pour mon propre compte, je puis donner la garantie que le débat n'entraînera pas de retard inutile. Je ne veux nullement retarder l'expédition de notre besogne ou l'adoption du bill; seulement je tiens à ce que la modification apportée au principe du bill ne soit pas adoptée sans que les députés intéressés à la question puissent être en lieu d'exprimer ici publiquement leur avis.

M. ROGERS: Voici ce que je veux faire pour me rendre au vœu de l'honorable député (M. Oliver); je ne demanderai pas que le bill reçoive sa troisième lecture avant jeudi, à l'ouverture de la Chambre. Si quelque député le désire, il aura tout le temps voulu pour faire connaître son attitude à l'égard du bill.

M. OLIVER: Je ne veux pas manquer aux égards dus au ministre; mais je dois dire que ce procédé n'est guère loyal à l'endroit des députés qui s'intéressent tout spécialement à cette mesure. J'en conviens, ils devraient être ici en ce moment; mais il se fait tard et sans entraîner de retard grave on pourrait les mettre en lieu d'être présents. Naturellement, si le ministre insiste, j'accepte la situation. Je ne veux pas empêcher l'adoption du bill ni retarder l'expédition de nos affaires.

Mais je voudrais de nouveau insister pour que le ministre laisse le bill en suspens à l'étape du comité jusqu'au moment où l'on puisse raisonnablement compter sur la présence des députés.

M. BORDEN: Le ministre de l'Intérieur (M. Rogers) pourrait annoncer au moment de l'appel des ordres du jour, alors que les députés sont en grand nombre, que la 3e lecture du bill sera faite jeudi quand on arrivera aux ordres du gouvernement.

M. ROGERS: Je suis bien prêt à faire cela.

M. OLIVER: La position est différente à la 3e lecture et à l'étape du comité. En comité il est possible ce qui ne l'est pas à la 3e lecture, d'expliquer à la Chambre pourquoi un député prend une certaine position sur la question qui est discutée. Il y a un changement tellement complet du principe du bill qu'il me semble simplement juste d'accorder à chacun la possibilité de s'exprimer complètement.

M. ROGERS: Il y aurait quelque force dans la déclaration que nous ne donnons

par toute facilité aux députés pour parler sur ce bill, s'il ne devait pas demeurer en suspens encore un jour, en donnant un avis de façon à offrir toute facilité à chaque député de se faire entendre. Il y a la même possibilité de discuter la question lors de la 3e lecture que dans une séance du comité.

M. PUGSLEY: Lors de la 3e lecture on ne peut parler qu'une fois et il n'est pas possible de répliquer.

M. OLIVER: Cela relève plutôt de l'Orateur que du gouvernement.

M. PUGSLEY: Je ne pense pas que mon honorable ami perdra du temps en acceptant la proposition de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver.)

M. ROGERS: Si vous voulez nous promettre de nous aider à en finir.

M. OLIVER: Je promets qu'il n'y aura pas de retard si je peux l'empêcher.

M. BORDEN: La 3e lecture pourrait peut-être se faire demain, malgré un amendement.

Sur l'article 7.

M. ROGERS: J'ai un petit amendement à proposer à cet article en ajoutant les mots:

Aucun tel remplacement fait, constitué ou désigné avant le 1er janvier 1912, n'aura de droit en vertu de l'acte spécial ou de cet acte, sauf ainsi qu'il est prévu par les articles 5 et 8 de cet acte.

M. CARVELL: Quel serait le résultat légal de cet amendement?

M. ROGERS: Quiconque aurait trafiqué de son droit avant le 1er janvier dernier n'aurait plus de droit du tout.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL DE PROPRIETE DE L'HOTEL DU GOUVERNEMENT A TORONTO.

Le bill (n° 182) relatif à la propriété de l'hôtel du Gouvernement à Toronto est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'étude.

M. DOHERTY: Cette propriété, comme toutes les autres de nature semblable, soumises à la loi de l'Amérique britannique du Nord, a été cédée au Dominion à condition d'être réservée par le Gouvernement à l'usage de la province. Elle a été affectée en 1871, par un décret du conseil, à l'usage de la province d'Ontario et en 1908 des lettres patentes ont été émises par le Gouvernement du Canada en faveur de la province d'Ontario; mais un avocat au moment de la vente faite par le gouvernement d'Ontario, en examinant le titre, a déclaré qu'il était douteux qu'il fût bon si le

Parlement ne faisait pas lui-même l'affectation et le but du bill est simplement de ratifier cette opération.

M. LEMIEUX: Quelle a été la compensation pour la cession de cette propriété au gouvernement d'Ontario en 1871?

M. DOHERTY: Elle a été affectée à l'usage de la province et en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord une telle affectation en fait la propriété de la province, l'effet de la disposition étant que bien que simplement affectée à l'usage de la province le résultat est d'en faire la propriété de la province.

La disposition de l'article 108 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord est que toute propriété mentionnée dans l'annexe appartient au Dominion sauf à être affectée à l'usage d'une province.

M. MACLEAN (Halifax): Cela pourrait seulement lui en donner la jouissance.

M. DOHERTY: La loi dit qu'elle appartient au Dominion à moins qu'il ne l'affecte à une province.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL DES PLACERS MINIERES DU YUKON.

M. ROGERS propose la 2e lecture du bill (n° 181) tendant à modifier la loi des placers miniers du Yukon.

M. BORDEN: Je crois que ce bill a été soumis à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), qui l'a approuvé.

M. OLIVER: Ces jours derniers, le représentant du Yukon (M. Thompson) m'a parlé de certains amendements à la loi du Yukon que l'ancien Gouvernement avait préparés sans toutefois les soumettre à la Chambre. Mon honorable ami m'a dit qu'il tenait beaucoup à ce que ces amendements fussent adoptés aussitôt que possible. Nous en avons fait ensemble un examen très minutieux. Ils m'ont paru très satisfaisants et de nature à répondre à un besoin réel. Si le bill imprimé est conforme au manuscrit qui m'a été soumis, je ne vois aucune raison d'en différer l'adoption.

M. ROGERS: Il s'agit de questions purement administratives.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour en examiner les articles.)

Sur l'article 1er.

M. THOMPSON (Yukon): L'objet de cet article est de faire disparaître une ambiguïté qui existe dans la loi. L'amendement porte expressément qu'il s'agit du nombre de claims et non du nombre de propriétés. Dans l'application, la loi n'a pas donné les résultats qu'on en attendait. Il

y est stipulé qu'un travail représentant une somme de \$200 doit être exécuté chaque année sur un claim ou sur plusieurs claims réunis en un seul groupe. C'est ainsi que la loi est interprétée depuis des années. Le travail prescrit peut être concentré sur un seul claim au lieu d'être réparti entre les différents claims du groupe, ce qui permet aux mineurs de mettre en valeur une partie de leurs concessions minières.

(Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

La séance est levée à une heure et cinq minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 27 mars 1912.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont marquées d'un astérisque.)

DESTITUTIONS, ETC.

M. BOYER demande:

1. Un nommé Leroux, l'un des aides-électriciens sur le canal de Soulanges, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Une accusation portée par ledit Leroux ou quelque autre personne contre Damien Lalonde, chef électricien sur ledit canal, a-t-elle fait le sujet d'une enquête, ou d'une poursuite devant les tribunaux? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de ladite enquête ou poursuite?

M. COCHRANE:

1. Oui, Leroux a quitté le service le 19 février sans donner avis.

2. Oui, il a été mis à l'amende par le tribunal.

M. BOYER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il chargé le surintendant du canal Soulanges de faire une enquête sur des accusations que l'on prétend avoir été portées contre un employé par Jos. Cueillerrier, électricien?

2. Où est rendue cette enquête?

M. COCHRANE:

Oui, l'enquête se poursuit.

M. WHITE (Alberta) demande:

1. John B. Green a-t-il été destitué comme inspecteur de homesteads dans le bureau des terres à Edmonton?

2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons et sur la proposition de qui? Et l'accusation portée contre lui (s'il en est), a-t-elle fait le sujet d'une enquête, et quel a été l'enquêteur?

2. Quel sera son successeur, et qui l'a proposé?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Intervention politique. A la demande de F. A. Morrison. Il n'y a pas eu d'enquête.

3. Ambrose Gray. Proposé par F. A. Morrison.

M. MACDONALD demande:

1. R. M. Ray a-t-il été destitué comme gardien de l'arsenal de Truro?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison?

M. HUGHES (Victoria):

1. Oui, comme gardien.

2. Intervention politique active.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

M. BURNHAM demande:

Depuis 1891, quelles peintures et aquarelles sont devenues la propriété de la Galerie Nationale du Canada, et quels en sont les auteurs?

M. MONK: La réponse à cette question est donnée très au long dans le rapport du département des Travaux publics de 1910. Toutes les peintures et autres objets d'art achetés par le département y sont mentionnés avec les noms de leurs auteurs.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL.— DOMMAGES.

M. SEVIGNY demande:

1. Quelles sommes ont été payées par la commission du Transcontinental du 10 au 21 septembre 1911 inclusivement, dans les paroisses de Saint-Isidore, Saint-Anselme, Sainte-Claire et Saint-Malachie, comté de Dorchester, pour dommages causés aux propriétés par le chemin de fer transcontinental?

2. Quels sont les noms des personnes dans chacune de ces paroisses qui ont reçu de l'argent pour dommages et quelles sont les dates de chaque paiement?

3. Qui a fait ces paiements pour la commission du Transcontinental et qui a donné des ordres de faire ces paiements du 10 au 21 septembre 1911?

M. COCHRANE: 1 et 2.

M. THOMPSON (Yukon).

Nom.	Date.	Paroisse.	Montant.	Bureau de renseignements.
			\$ c.	
Antoine Bégin.....	19 sept. 1911..	Saint-Isidore.....	40 00	Dommmages.
Joseph Fontaine.....	21 " 1911..	"	200 00	Dommmages par l'eau.
François Larochelle.....	19 " 1911..	"	30 00	" "
Alfred Larochelle.....	19 " 1911..	"	50 00	Dommmages.
Antoine Couture.....	13 " 1911..	Saint-Anselme....	50 00	Dommmages par les croisements.
Edmond Chabot.....	13 " 1911..	Sainte-Claire.....	50 00	Dommmages.
Alphonse Gagné.....	13 " 1911..	"	50 00	"
Omer Garant.....	13 " 1911..	"	100 00	"
Joseph Leclerc.....	13 " 1911..	"	75 00	"
Alfred Dion.....	13 " 1911..	"	1,050 00	Dommmages, entretien d'un fossé.
David Labonté.....	13 " 1911..	"	500 00	Dommmages par l'eau.
Napoléon Gosselin.....	14 " 1911..	Saint-Malachie....	50 00	Dommmages.
Pierre Corriveau.....	14 " 1911..	"	100 00	"
Octave Picard.....	14 " 1911..	"	200 00	"
Alphonse Chabot.....	20 " 1911..	Sainte-Claire.....	100 00	Dommmages au chemin.
Chrysolgue Pelchar.....	21 " 1911..	Saint-Isidore.....	50 00	Dommmages, construction et entretien d'un fossé.

3. Les chèques ont été faits en faveur de M. A. E. Doucet, ingénieur ordinaire à Québec, pour droits de passage achetés des demandeurs ou pour dommages. M. Doucet endosse les chèques en faveur du notaire qui fait les actes et qui remet le chèque aux demandeurs. Dans le cas présent, le notaire était M. C. E. Taschereau de Québec, qui agissait pour le Transcontinental-national, dans le comté de Dorchester. Ces paiements ont été faits en la manière régulière par le bureau du comptable en chef du chemin de fer Transcontinental après approbation par les commissaires.

M. A. B. MORINE.

*M. MARTIN (Regina) demande:

1. Au cours de la campagne électorale de 1908, des objections ont-elles été soulevées auprès du premier ministre actuel contre la candidature d'un nommé A. B. Morine, dans le comté de Shelburne et Queen (N.-E.)?

2. S'il en est ainsi, par qui ces objections ont-elles été soulevées, et ont-elles été faites verbalement ou par lettre?

3. L'auteur des objections était-il un adhérent au parti conservateur, et sur quelles allégations, s'il en est, étaient basées telles objections?

4. Si de telles objections ont été soulevées, quelle décision le premier ministre a-t-il prise en l'espèce?

5. Ledit A. B. Morine a-t-il été nommé à quelque emploi par le gouvernement actuel? S'il en est ainsi, quel est cet emploi, et quels émoluments en retire-t-il?

M. L'ORATEUR: Le règlement veut que les questions se rapportent aux travaux de la Chambre ou à quelque affaire d'intérêt public. Comme le premier paragraphe de cette question ne porte sur aucune chose dont la Chambre soit appelée à s'occuper, la question, à mon avis, ne peut pas être posée. Conséquemment, elle devra rester en suspens afin qu'on puisse la corriger.

Sir WILFRID LAURIER: Vous dites, monsieur l'Orateur, que le premier paragraphe de cette question est contraire au règlement parce qu'il ne porte pas sur des affaires de la Chambre. J'appellerai votre attention sur le fait que non seulement les questions concernant les affaires de la Chambre sont permises, mais aussi celles que l'on veut poser à un ministre de la couronne concernant des affaires publiques.

Je signale à votre attention, monsieur l'Orateur, l'article 36 du règlement, qui est ainsi conçu:

Il peut être posé des questions aux ministres de la couronne touchant toute affaire publique, et à d'autres membres au sujet de bills, motions ou autres matières publiques se rattachant aux affaires de la Chambre dans lesquelles des ministres peuvent être intéressés.

Comme la question qui a été adressée par l'honorable député de Regina au premier ministre a trait à une certaine affaire publique, à mon humble avis, elle est permise par le règlement de la Chambre.

M. L'ORATEUR: Le texte que j'ai cité est de Peel; je ne puis le retrouver pour le moment, mais je le communiquerai à la Chambre plus tard. Il n'apparaît pas dans le règlement de la Chambre, mais c'est la règle posée par Peel, si j'ai bonne mémoire, et, bien entendu, je m'y conformerai en l'absence de règle explicite de notre Chambre sur le sujet.

EMPLOI D'ADOLPH SVAIGHER.

M. KNOWLES demande:

Au cours des derniers cinq mois, Adolph Svaigher, de Moosejaw, a-t-il été employé par le Gouvernement au service de l'immigration, de quelque manière que ce soit, sur un point quelconque de l'Europe; et, s'il en est ainsi, en quoi consistait son travail, combien

de temps a duré cet emploi, et quelle rémunération a-t-il reçue?

M. ROGERS: Non.

TRANSPORT DU COURRIER, COMTE DE NORTHUMBERLAND.

*Sir WILFRID LAURIER demande:

Le transport du courrier de Colborne, Dundonald, Edville et Penryn a-t-il été adjugé? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?

M. PELLETIER: Oui, à W. B. Wright, de Dundonald, au prix de \$251 par année.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Ont été adoptées sans discussion des motions demandant le dépôt des documents suivants:

Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, etc., se rapportant à la destitution du Dr C. A. Webster, médecin du port, à Yarmouth, et à la nomination de son successeur, le Dr S. W. Williamson.—M. Law.

Copie de tous papiers, lettres et télégrammes concernant la demande en concession de la grève du Creek False, Vancouver, (C.-B.), ou accordant un bail pour cette propriété.—M. Macdonald.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. BORDEN propose:

Que samedi, le 30 courant, et chaque samedi subséquent jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse à onze heures du matin et qu'en outre de la suspension ordinaire à six heures de l'après-midi, la séance soit aussi suspendue de une heure à trois heures de l'après-midi; et que l'ordre des affaires soit le même que les jeudis.

ENCOMBREMENT DES GRAINS DANS LE NORD-OUEST.

M. OLIVER: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je prierais le ministre du Commerce de répondre à la demande que j'ai faite l'autre jour quant à la capacité des locaux dont on dispose encore à Minneapolis pour l'emmagasinage des grains, ou quant à la quantité des grains que l'on peut compter devoir être livrée à Minneapolis d'ici à un mois ou deux.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je n'ai pas en main des données précises, mais je cherche à me les procurer. L'honorable député a dû voir dans les journaux de ce matin qu'une conférence avait eu lieu dans la Saskatchewan et à Winnipeg entre divers corps intéressés, et que certaines personnes avaient été envoyées à Minneapolis et à Chicago en vue de savoir de quel logement ou de quels locaux ces villes disposaient à cet égard. Cette délégation, une fois sur les lieux, n'aura pas de difficulté à se renseigner sûrement. Je ne fais que mentionner cette circonstance par-

M. KNOWLES.

ce qu'elle indique qu'on s'occupe activement et intelligemment de tirer au clair la question même mentionnée par l'honorable député.

M. OLIVER: Je prie le ministre du Commerce de se renseigner quant à la quantité de grain qui a été livrée à Minneapolis depuis qu'on applique les règlements avec moins de rigueur. Le ministre a dit quelle quantité avait été livrée à Duluth, mais non pas à Minneapolis.

M. FOSTER (Toronto-nord): J'imagine que le grain livré à Minneapolis le serait sous forme de ventes, plutôt que pour magasinage, car je crois que les compagnies de chemins de fer se sont appliquées à expédier le plus de grain possible vers le centre disposant des locaux plus spacieux, dans le voisinage des Grands lacs, à Duluth. Cependant, je m'informerai à l'égard d'autres endroits également.

TRAVAUX A SAINT-JEAN (N.-B.) ET A LA BAIE DE COURTENAY.

M. EMMERSON: Je demanderai encore une fois si le marché relatif aux travaux de Saint-Jean (N.-B.) et de la baie de Courtenay a reçu la signature de tous les intéressés?

M. MONK: Le marché a été fini hier. Est-ce le désir de l'honorable député que le texte en soit déposé sur le bureau de la Chambre?

M. EMMERSON: Oui.

M. MONK: Alors j'en ferai faire une copie que je déposerai.

LISTE DU SERVICE CIVIL.

M. WILSON (Laval): Le secrétaire d'Etat (M. Roche) a-t-il déposé la liste du Service civil; sinon quand se propose-t-il de la déposer?

M. ROCHE: Elle sera prête d'ici à quelques jours, je pense. Sa publication a été grandement retardée, cette année, par suite de l'élection générale.

M. WILSON (Laval): Quand le ministre parle de quelques jours à cette période de la session où nous sommes, cela veut dire, sans doute, d'ici à un jour ou deux.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. LEMIEUX: Puis-je m'informer de nouveau au sujet d'un rapport relatif à M. Bourgoïn, demandé il y a quelque temps?

M. PELLETIER: Il sera déposé demain.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 152), déposé par M. Borden, relatif à l'extension des frontières de la province d'Ontario.

ADOPTION DU BILL RELATIF A L'EXTENSION DES LIMITES DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. BORDEN propose la 3e lecture du bill (n° 151) relatif à l'extension des limites de la province de Québec.

M. LEMIEUX: J'ai déjà demandé au très honorable leader de la Chambre s'il avait adressé une dépêche ou un télégramme au premier ministre de Québec au sujet de l'agrandissement de cette province.

M. BORDEN: Non. Il y a quelques heures à peine que la question a été soulevée.

M. LEMIEUX: Je crains que la session ne soit à la veille de prendre fin, et, s'il a été envoyé des lettres ou des télégrammes...

M. BORDEN: S'il doit être envoyé quelque communication c'est aujourd'hui que la chose se fera.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. ROGERS propose la 3e lecture du bill (n° 149) relatif au régime des eaux dans la zone du chemin de fer et dans la réserve de la rivière de la Paix.

M. GUTHRIE: J'ai compris lundi dernier, lorsque ce bill fut discuté en comité, qu'il devait rester en comité jusqu'aujourd'hui. C'est, je pense, la déclaration faite par le premier ministre.

M. BORDEN: L'honorable député est parfaitement dans le vrai, je pense, mais je l'avais oublié.

M. L'ORATEUR: La motion est réservée.

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'INSPECTION ET LA VENTE.

Le bill (n° 78) portant modification de la loi relative à l'inspection et à la vente, est lu une 2e fois et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

M. FOSTER (Toronto-nord): Le bill est divisé en dix parties, et la 3e partie a trait exclusivement à la farine, grossière ou autre. On propose d'ajouter le mot "proverde" (feed). Le but de cette disposition est d'appliquer la même inspection et les mêmes marques à la provende qu'à la farine et au grain moulu. Actuellement, aucune disposition de la loi ne déclare la provende sujette à inspection ou n'impose une peine pour insuffisance de poids.

M. OLIVER: J'ai examiné le bill, et son effet paraît devoir être de rendre plus rigoureuses les conditions actuelles. Je prie le ministre (M. Foster) de se demander, au cas où il ne l'aurait pas encore fait, si, à cet égard, on ne gêne pas le commerce plus que de raison. Je ne prétends pas qu'il en

soit ainsi, mais enfin la chose est possible. En d'autres termes, bien que nous soyons d'accord pour reconnaître l'opportunité d'une inspection très minutieuse en ce qui regarde la farine, il n'est peut-être pas à propos d'appliquer la même règle en ce qui regarde le produit de moindre valeur.

M. FOSTER: J'ai examiné la question, et il me paraît qu'il se produira moins de complication à l'égard de la provende qu'à l'égard de la farine et du grain moulu, vu que la désignation est moins large, moins compréhensive. Les raisons qui rendent nécessaire l'inspection de la farine et du grain moulu sont, en premier lieu, de rendre chaque fabricant responsable de sa propre marque, et en second lieu, de sauvegarder l'intérêt du consommateur dont nous devons particulièrement nous préoccuper. Or, ces raisons existent également dans le cas de la provende. J'ai une gerbe de plaintes dont je n'entends pas fatiguer la Chambre, et qui s'étendent sur une période de plusieurs années; elles nous viennent surtout des Provinces maritimes où toutes sortes de mélanges sont continuellement offerts en vente, et les poids fournis sont loin d'être toujours ce qu'ils devraient être, cela au grand détriment du dernier acheteur qui n'obtient pas toujours ce qu'il pensait obtenir. Nous jugeons donc nécessaire de mettre la provende sur le même pied à cet égard que la farine et le grain moulu. Une autre anomalie s'est produite. Tandis que, dans l'ancienne loi, il est pourvu au marquage de l'inspection de la farine en baril, il n'est rien dit de la farine en sac, et de date récente la tendance a été d'augmenter les ventes de la farine en sac et de restreindre les fournitures de farine en baril.

Une fois arrivé à cette partie du projet, je me propose de mettre la farine en sac sur le même pied que la farine en baril.

Sur l'article 2.

Ladite loi est modifiée par l'insertion, immédiatement après l'article 149, de l'article qui suit:

149a. Dans cette partie, l'expression "proverde", lorsqu'elle est employée relativement au poids et au contenu d'un sac ou d'un colis de ce produit, signifie et comprend les graines ou les farines mélangées, fabriquées des grains entiers de blé, de seigle, d'orge, d'avoine, de maïs, de sarrasin, ou de graine de lin, ainsi que le son et les issues du blé, du seigle, de l'avoine, des pois, du sarrasin, du lin et de la betterave à sucre.

M. FOSTER: Je propose que cet article soit modifié en y insérant après le mot "pois" et avant le mot "sarrasin" le mot "maïs". Cet amendement a en vue la provende ou le son grossier que l'on prépare comme produit secondaire de la mouture du maïs.

M. ROBB: Je ferai observer au ministre que cette disposition aura pour effet d'aug-

menter considérablement, quant au consommateur, le prix de la provende et de la farine. Une très forte proportion des sons provenant de la mouture du maïs se vend dans des sacs d'occasion. Le cultivateur rassemble les sacs à farine qui sont marqués et, quand il achète de la nourriture pour sa provision de l'année suivante, il renvoie ces sacs au meunier; ou encore le meunier achètera de ses sacs au boulanger. Ces sacs sont alors remplis de farine de maïs, de farine d'orge ou autre farine de cette sorte; mais les sacs ne sont point marqués. Il en résulte une économie dans la dépense, et c'est autant de moins que paie le cultivateur. En vertu de l'amendement que le ministre propose, le meunier sera contraint de mettre dans des sacs neufs et marqués chaque livre de farine qui sort de chez lui. C'est à vrai dire ce qu'implique cet amendement. Ce sera en conséquence l'acheteur qui aura à payer ces sacs. Je sais que, dans les Provinces maritimes, on s'est plaint de la malhonnêteté de certains marchands qui, au lieu de 98 livres de farine de maïs, n'en mettent que 90 dans leurs sacs. C'est là, je suppose, ce qui a donné lieu à la demande faite au ministre de modifier la loi. Je crois cependant devoir avertir le ministre que cette disposition qu'il rend applicable à tout le Canada occasionnera des frais considérables au cultivateur qui achète de grandes quantités de ces produits.

M. STANFIELD: J'avais l'année dernière présentée une mesure analogue à celle-ci, mais on ne l'a pas acceptée. A l'égard des sacs d'occasion dont parle l'honorable député de Huntingdon (M. Robb), je dois dire que j'ai en ma possession des lettres que m'ont écrites non seulement les meuniers mais les consommateurs des Provinces maritimes, et ils sont en faveur de cette disposition. J'ai soulevé cette question des sacs d'occasion, mais les meuniers m'assurent qu'ils peuvent s'en servir sans que le public ait à payer plus cher. Le meunier aura un cachet à l'aide duquel il remarquera les sacs à bien peu de frais. Des plaintes comme celles auxquelles a donné lieu la présentation de ce projet de loi se sont élevées dans mon comté et dans ma province, de même que dans la province voisine du Nouveau Brunswick.

Je pourrais mentionner plusieurs meuniers qui sont en faveur de cette mesure. Si donc les meuniers désirent que cette mesure passe, et si en même temps c'est le vœu de ceux qui font usage de ces farines, inutile, je crois, de craindre pour le public.

Sur l'article 5 (marques sur le sac ou colis de fleur, de farine ou de provende—exception).

M. ROBB: Le ministre me permettra peut-être de lui dire en quoi cette disposition va gêner le commerce? Il se fabrique dans les minoteries du pays des centaines

M. ROBB.

de mille barils de farine que l'on met dans des sacs portant l'empreinte de l'acheteur. Un habitant de la province de Québec envoie, par exemple, 50,000 sacs à un moulin du Manitoba. Il achète la farine mise dans ces sacs marqués à son nom. Que cette disposition devienne loi et le meunier perdra cette clientèle. Le ministre comprend, je suppose, que c'est là mettre des entraves au commerce.

M. FOSTER: Que fait l'acheteur dans le moment?

M. ROBB: Il envoie ses sacs au meunier, qui y met sa farine, tandis qu'en vertu de cette loi, il faudra que cette farine soit mise dans des sacs appartenant au meunier et marqués à son nom.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je demanderai à mon honorable ami (M. Robb), à qui ce commerce n'est pas étranger, si cela se fait également à l'égard de la farine mise en barils.

M. ROBB: Je le crois, mais non pas au même point.

M. FOSTER (Toronto-nord): La disposition que l'on projette d'appliquer à la farine mise en sac s'applique déjà par la loi à la farine en baril, de sorte que, si déjà les barils peuvent être marqués au nom de l'acheteur, rien n'empêche que les sacs le soient pareillement sous l'empire de cette disposition. J'ai simplement voulu appliquer aux sacs une disposition qui déjà s'applique aux barils et demi-barils. Je me suis inspiré de ce motif que si, pour combattre un mal dont on se plaint, il faut qu'il soit fait une inspection de la farine quant au poids et à la marque, il importe d'appliquer la même règle à la farine mise en sacs qu'à celle qui est mise en barils. Si, en effet, il se produit des fraudes dans un cas, il pourrait très bien s'en produire dans l'autre, et il est bon de les prévenir. Si jusqu'à présent les acheteurs ont pu marquer de leur nom le baril et le demi-baril dont ils se servent, ils pourront faire de même des sacs. Mon honorable ami comprend ce que je veux dire. Déjà, la loi exige que les barils et demi-barils soient marqués du nom du fabricant.

M. ROBB: Je n'ai pas la loi ici, mais je suppose que le ministre a raison. Je n'avais pas pensé à cette affaire de barils, attendu que, dans mon commerce, la farine est généralement mise dans des sacs. Pour ce qui me concerne, je dois dire que, l'année dernière, nous avons vendu plus de 100,000 sacs de farine fabriquée ailleurs que dans nos moulins sous la marque de notre maison. D'autre part, nous avons vendu à des marchands de Québec une très grande quantité de farine fabriquée chez nous et mise dans des sacs marqués de leur nom; je sais que les marchands de Québec

en général font mettre dans des sacs marqués de leur empreinte la farine qu'ils achètent aux meuniers d'Ontario et des provinces de l'Ouest. Aux termes de ce projet de loi, c'est là un usage qui ne pourra plus se continuer, et je voudrais que le ministre y apportât une modification qui permit aux marchands des provinces de l'Est de se servir de leurs propres sacs; ils y mettront leur marque et on les tiendra responsable du poids.

M. FOSTER (Toronto-nord): Le projet dit: "Le fabricant ou l'empaqueteur de tout sac ou colis de fleur". Supposons qu'un marchand vous fasse la commande de 1,000 sacs de farine, sur laquelle il désire faire paraître son nom. Il a une marque qui lui est personnelle, et il veut que cette farine soit mise dans des sacs à lui. N'est-ce pas lui en ce cas qui devient l'empaqueteur, et n'êtes-vous pas alors son employé?

M. ROBB: Ce n'est pas ainsi que je comprends la chose.

M. FOSTER (Toronto-nord): S'il y avait moyen de nous entendre sur un texte clair, cela remédierait à la difficulté dont parle mon honorable ami. Le but de ce projet de loi est de prévenir la fraude et d'obtenir une marque qui ne donne lieu à aucune équivoque. Si la coutume dont parle mon honorable ami est très répandue et si les dispositions de la loi ne s'appliquent pas aux farines ainsi empaquetées, ce sera donné libre champ à la fraude et aux difficultés que cette loi a précisément pour objet de faire disparaître. Si la marque n'est pas exigée, il sera impossible de découvrir la fraude commise en pareil cas. C'est à quoi il faut arriver cependant. Nous pourrions adopter cet article tel qu'il est, et le projet de loi restera devant le comité afin de voir s'il est possible de trouver un texte qui autorise la continuation de la coutume dont parle mon honorable ami et qui me semble être parfaitement légitime.

M. ROBB: Me serait-il permis de signaler à l'attention du ministre un autre inconvénient qui va résulter de cette loi pour le commerce canadien. Il s'exporte à l'étranger des centaines de mille barils de farine canadienne qui ne porte aucun nom, autre que celui de la marque, et le ministre va mettre des entraves à ce commerce si le bill passe dans sa forme actuelle. Les marchands de Liverpool, ceux de la Suède et de la Norvège tiennent souvent à un seul mot comme marque, par exemple, le mot "Merveille" ou "Samson". C'est assez pour eux, et c'est ainsi dans une grande mesure que se fait le commerce. Il importe de ne pas y mettre d'entraves, et je suis sûr que le ministre s'en rend compte.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est là cependant ce qui s'est fait à l'égard des barils depuis fort longtemps, et je ne vois pas

pourquoi un importateur étranger s'opposerait à ce que le poids et la marque de l'empaqueteur et du fabricant fussent indiqués sur le colis. Cela se fait dans le cas du commerce des pommes, par exemple.

M. LAW: Je sais que la plupart des marchands de gros de Yarmouth font affaire avec plusieurs minoteries, et chacun a sa marque particulière. Dois-je comprendre que le nom du moulin qui devra être indiqué sur les barils et sur les sacs?

M. FOSTER (Toronto-nord): La loi dit: "le fabricant ou l'empaqueteur de tout sac ou colis de farine." Par ce mot fabricant, chacun sait ce qu'il faut entendre. L'empaqueteur toutefois peut n'être pas un fabricant, et il me semble que, si je fais à un meunier la commande de 1,000 barils de farine, en lui prescrivant de les mettre dans des sacs ou dans des barils, je deviens l'empaqueteur de cette farine, et c'est mon nom qui doit y paraître. Le texte de la loi est, à mon avis, assez large pour autoriser cette pratique. Tout ce que nous voulons, c'est nous assurer que chaque colis portera la marque de quelqu'un qui en soit responsable et une indication du poids. Si les termes de l'article sont insuffisants, je tâcherai d'y remédier.

M. LAW: Le nom du marchand suffirait-il, sans y ajouter celui du fabricant?

M. FOSTER (Toronto-nord): A mon sens, le marchand en ce cas serait en réalité l'empaqueteur. C'est lui, à tout événement, qui en aurait la responsabilité.

M. OLIVER: Ce mot d'empaqueteur me semble avoir été mis là tout exprès pour répondre à l'objection qu'a faite l'honorable député de Huntingdon (M. Robb).

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui, car autrement, les deux mots n'y figureraient pas.

M. OLIVER: S'il existe quelque doute, un tout petit paragraphe élucidant l'acceptation de ce mot suffirait.

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui, un mot d'interprétation.

Sur l'article 7 (peines).

M. FOSTER (Toronto-nord): Je désire remplacer cet article par un autre. Cette peine, à mon avis, est passablement draconienne et ne correspond nullement à la peine décrétée par l'ancienne loi pour la farine qui n'est pas conforme aux dispositions législatives, lorsqu'elle est emballée en barils ou en demi-barils. Cette mesure législative n'a pas pour objectif de prélever des amendes; elle vise tout simplement à inscrire ici cette disposition afin de servir de principe directeur et adoucir la peine autant que possible, ce qui probablement suffira. Je veux donc rayer du nouvel article 175a tous les mots après le mot "colis", 5e ligne et y substituer ce que voici:

Sera passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de un dollar pour chaque sac ou colis ne portant pas pareille marque, sans préjudice du recours que peut exercer au civil toute personne lésée, pour tout dommage qu'elle a subi.

L'égalité se trouve ainsi rétablie avec la peine imposée sur la farine en barils.

M. LAW: Le ministre accorde-t-il aux personnes qui ont beaucoup de marchandises en magasin le délai voulu pour leur écoulement, ou bien cette loi entre-t-elle immédiatement en application.

M. FOSTER (Toronto-nord): A mon avis, la chose a peu d'importance. Le seul point important, c'est qu'il faut un marqueur. Cette minime réforme n'entraînera guère de dépense.

M. LAW: Si on n'a pas donné d'avis et que les gens qui ont beaucoup de marchandises en magasin ne comprennent pas la loi, la chose aurait son importance.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est là une objection valable. Ce projet de loi deviendra en vigueur dans une ou deux semaines probablement. Je vais apporter une rectification accordant une saison d'avis.

M. OLIVER: Est-ce une amende de un dollar par sac, purement et simplement?

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui.

M. WILSON (Laval): Le ministre est d'avis qu'une amende de \$25 au plus est assez draconienne; mais à mon sens, l'amendement est plus draconien que l'article primitif. Un industriel pourrait vendre cent sacs de farine et il lui faudrait payer \$100 d'amende, soit un dollar par sac, bien qu'il n'y ait qu'une seule infraction. Aujourd'hui il n'est passible que de \$25 d'amende. Cela me remet en mémoire l'affaire de cet individu de Montréal qui l'autre jour, ayant vendu deux cents perdrix, a été condamné à payer \$1 pour chaque perdrix ainsi vendue, soit \$200 d'amende.

M. FOSTER (Toronto-nord): La loi exige que chaque baril soit marqué, cela constitue une infraction. S'il y a un deuxième baril non marqué, c'est une deuxième infraction. Le fabricant ne saurait produire 5,000 barils à la fois et se tirer d'affaire avec un dollar d'amende. Ce ne serait guère juste.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 8 (définitions, boisseau de certains articles; sac de certains articles).

M. FOSTER (Toronto-nord): Il s'agit ici d'une tentative de faire cadrer les dimensions et le poids réel. Pour une raison quelconque, les poids attachés aux mesures ont été fictifs. Cela tient-il à la rarefaction de l'atmosphère ou à quelque autre cause, toujours est-il qu'autrefois on a attribué à la mesure du boisseau certains poids

M. FOSTER (Toronto-nord).

peu naturels et fictifs. Il s'agit ici d'une tentative pour faire correspondre le poids et la mesure. Les associations des maraîchers de Québec et d'Ontario ont soigneusement étudié ces poids et les ont approuvés. L'an dernier, le Sénat a adopté le bill, mais il ne l'a pas été par la Chambre. En outre, les experts de la station agronomique ont examiné ces poids, les ont vérifiés et approuvés. Voici les écarts entre les poids actuellement établis et ceux projetés ici:

	Poids proposé. Livres.	Poids actuel. Livres.
Topinambours	56	56
Fèves.. . . .	60	60
Houille bitumineuse.. . . .	70	70
Graine de pelouse.. . . .	14	14
Carottes.. . . .	50	60
Graine de ricin.. . . .	40	40
Graine de trèfle.. . . .	60	60
Graine de chanvre.. . . .	44	44
Choux.. . . .	70	70
Malt.. . . .	36	36
Oignons.. . . .	50	50
Panais.. . . .	45	60
Pommes de terre.. . . .	60	60
Graine de mil.. . . .	48	48
Navets.. . . .	50	60

Les sacs de topinambours, de betteraves, de carottes, de panais et de navets sont définis au paragraphe suivant, les poids étant de 75, 70, 70, 75, 60 et 70 livres respectivement. Jusqu'ici il n'y a pas eu de poids fixés pour les sacs. Ce sont là les poids vérifiés pour un sac de ces articles. Quant aux pommes de terre, il n'existe pas, pour l'Ontario, de poids fixé législativement ici; c'est la coutume municipale qui est en vogue; si je ne me trompe, le poids convenu pour un sac de pommes de terre est de 90 livres. Pour Québec, il est de 80 livres. Pour les états de l'est, limitrophes d'Ontario et de Québec, le poids est de 80 livres et la proposition à l'étude tend à uniformiser le poids à 80 livres. Le poids d'un sac de navets est fixé à 70 livres.

L'association des maraîchers demande un poids de 75 livres, au lieu de celui des 80 livres proposé, leur prétention étant que le poids actuel de 90 livres est trop fort pour être facilement manutentionné par le garçon de l'épicerie; qu'en tenant compte de la force physique du commun des garçons, ils pourraient manutentionner un sac de 75 livres de pommes de terre, mais qu'un sac de 90 livres dépasse leurs forces. Ils ajoutent que le sac de pommes de terre devrait être de 75 livres, afin de correspondre avec les autres mesures utilisées pour la vente de ces pommes de terre; que, chez les marchands, les pommes de terre se vendent d'ordinaire au peck ou au boisseau; que sauf pour la province de Québec, on considère que le poids d'un sac de pommes de terre est de 90 livres, soit l'équivalent de 6 pecks ou un boisseau et demi, mais que ce poids de 90 livres n'a

jamais été légal et que les pommes de terre se vendent à tout poids oscillant entre 45 et 90 livres. Les associations d'épiciers de Québec et d'Ontario sont d'avis qu'il faudrait établir un poids étalon légal pour le sac de pommes de terre par tout le pays et que ce poids devrait être de 75 livres, et cela pour les raisons que voici: le poids légal du sac de pommes de terre, pour Québec, est de 80 livres; ce poids ne concorde point avec le poids du peck ou du boisseau, le peck étant de 15 livres, et le sac de 75 livres contiendrait 5 pecks ou un boisseau, et quart; ils disent que le poids de 80 livres cause une certaine confusion dans l'estimation, puisqu'il ne fonctionne loyalement ni pour le client ni pour le marchand; ils ajoutent que si on fixe le poids à 75 livres, les maraîchers seront en mesure d'acheter des sacs à sucre qu'ils utiliseront pour les pommes de terre et qui ne contiennent qu'environ 75 livres. Partie de ce raisonnement ne me semble pas aussi lucide qu'il le paraît aux épiciers; tout de même, je le livre aux réflexions du comité.

M. BRODER: A mon avis, c'est une erreur de modifier trop fréquemment les poids ou les boisseaux étalons. Le prix de ces articles est à la hausse et nous abaissons le chiffre du boisseau. Il faudrait laisser 60 livres le boisseau de navets ou de carottes, ce sont des gros légumes et à bon marché, et quand nous faisons des ventes aux Etats-Unis, le poids moyen d'un boisseau de pommes de terre est de 60 livres, et aux Etats-Unis et en Canada.

Si l'on réduit de 60 à 50 livres le poids des navets ou des carottes il en résultera des incovenients. Il est entendu généralement au pays qu'un sac de pommes de terre pèse 90 livres et si nous réduisons ce poids, les gens continueront à croire qu'ils reçoivent 90 livres de pommes de terre, et ces pommes de terre deviennent un véritable article de luxe. Le consommateur subirait de fortes pertes tant qu'il ne saurait pas à quoi s'en tenir à l'égard de ces changements; aussi importe-t-il de ne pas se hâter en pareille matière et de ne faire de réforme qu'à bon escient.

M. WEBSTER: J'abonde dans le sens des observations de l'honorable député (M. Broder). Le bill fixe à 60 livres le poids d'un boisseau de pommes de terre et à 75 livres celui d'un sac de pommes de terre. Les gens d'Ontario et de l'Ouest qui achètent aujourd'hui un sac de pommes de terre croient obtenir 90 livres de poids. Cette réforme serait désastreuse pour les artisans et les ouvriers des villes qui ignoraient cette modification de poids. Un poids de 90 livres est une bonne moyenne à adopter. Le poids d'un boisseau de pommes de terre fraîches est de 63 à 65 livres; mais après quelque temps en magasin, leur poids diminue. Il ne peut

que résulter de la confusion de l'achat de pommes de terre ici à 80 livres qu'on expédie aux Etats-Unis où il faut donner 90 livres au sac. Ce serait une grave erreur de modifier le poids de ces légumes, comme l'indique le bill.

M. ROBB: Le ministre nous a avoué bien franchement qu'il a puisé ses lumières à cet égard chez l'association des maraîchers, mais j'infère de ses observations que leurs représentations ne l'ont guère convaincu, bien qu'il se propose de modifier les poids. Il nous a dit que c'est au sac que les épiciers vendent surtout les pommes de terre; mais a-t-il songé à la situation désavantageuse où il place les épiciers, en réduisant le poids d'un sac de pommes de terre? D'abord, l'épicier va au marché et achète un sac de pommes de terre, et si ce bill est adopté, il achète cinq pecks; mais après un plus soigneux examen du bill touchant la définition du poids d'une mesure de pommes de terre on voit que, l'épicier est obligé de donner 15 livres; et ainsi l'épicier se trouve à perdre pour cette transaction un peck de pommes de terre, et c'est le consommateur qui en paie la façon. Je me rallie à l'avis du représentant de Dundas (M. Broder).

Je crois qu'il est préférable dans l'intérêt général du pays que nous laissons les poids tels qu'ils sont. Chacun sait dans le commerce qu'un sac de pommes de terre contient un boisseau et demi ou 90 livres.

M. LALOR: N'est-il pas vrai que dans la province de Québec, le poids uniforme est inférieur à 90 livres?

M. ROBB: La règle de la province de Québec dit qu'un sac de pommes de terre pèsera 80 livres, mais en ce moment nous discutons une loi fédérale. Nous définissons un boisseau en disant qu'il pèse 60 livres et un sac comme contenant un boisseau et demi ou 90 livres.

M. HENDERSON: Jusqu'à un certain point, je suis d'accord avec l'honorable député (M. Robb); je ne suis pas très désireux de changer ces poids de temps à autre, parce que cela cause beaucoup de confusion. Même quand le poids d'un sac de pommes de terre a été fixé à 80 livres dans la province de Québec, je crois que nous avons commis une erreur. L'honorable député de Huntingdon (M. Robb) semble croire que c'est une règle de la province de Québec, mais c'est une règle fédérale limitée seulement à la province de Québec. Le motif donné est que les gens se rendant à Montréal achetaient un sac de sucre qui ne pouvait pas contenir 90 livres et ils demandaient qu'on fixe le poids au nombre de livres qu'ils pourraient introduire dans ces sacs.

Je suis très intéressé à la culture des navets, pour qu'on en expédie chaque an-

née des quantités énormes de mon comté et du comté de Wellington à Buffalo. Il semble que les Américains ne peuvent pas récolter de navets bons pour l'usage de la table et ils nous en achètent des quantités.

M. OLIVER: Je suis sûr que l'honorable député se trompe en disant que ces navets ont été expédiés à Buffalo.

M. HENDERSON: L'honorable député peut en savoir plus long que moi, mais je crois que je sais ce que je dis. Malgré sa marotte de réciprocité, on en expédie chaque année à Buffalo. La population de cette ville désire nos navets bien qu'ils soient taxés d'un droit de 25 cents; les Américains payent ce droit, parce qu'ils ne peuvent pas récolter notre variété de navets.

Je crains que 50 livres au boisseau soit une quantité trop basse. Je voudrais savoir du ministre du Commerce et de l'Industrie comment il arrive à fixer ce chiffre, est-ce en pesant un boisseau de petits ou de gros navets? Un boisseau de gros navets qui laissent entre eux beaucoup de grands espaces ne pèsera pas autant qu'un boisseau de petits navets dont les intervalles entre eux sont plus petits et mieux remplis. C'est important pour mes électeurs de savoir si le poids du boisseau sera de 50 livres ou de 60 livres. Je crains que cela ne dérange leur commerce. Je voudrais savoir le poids d'un boisseau aux Etats-Unis. Le commerce est bien établi maintenant et je ne voudrais pas déranger quelque chose qui fonctionne bien. Laisser les choses en état, ce fut une bonne politique dans laquelle je persiste encore. Je ne suis donc pas en faveur de changer ces poids trop fréquemment ou sans raisons plausibles. Les gens y sont habitués et il faut beaucoup de temps pour leur faire sortir de l'esprit les méthodes auxquelles ils sont accoutumés. Les mêmes observations que j'ai faites à propos des navets s'appliquent aux betteraves. Il y a de petites et de grosses betteraves, des longues et des courtes.

C'est une question sérieuse que je considère au point de vue pratique. Je ne voudrais pas favoriser un changement de poids, à moins qu'on ne donne des raisons plus sérieuses que celles entendues aujourd'hui.

Je crois pouvoir dire que les tableaux sont en somme très bien. L'honorable député dit que ce serait plus facile pour le garçon épicier de porter un sac de pommes de terre pesant 75 livres qu'un sac qui en pèse 80. Je ne crois pas que cela lui fera beaucoup de mal. Les épiciers vendent aujourd'hui une grande quantité de pommes de terre, non au boisseau ou au demi-boisseau, non au gallon ou au demi-gallon, mais au panier. Ils prennent un panier à fruits qui leur est arrivé avec des toma-

M. HENDERSON.

tes et il s'en servent comme mesure pour les pommes de terre plus fréquemment que du gallon. Les pommes de terre sont ordinairement vendues au panier, trois paniers faisant un boisseau. Je crois qu'il faudrait aussi bien fixer le poids d'un panier que celui d'un boisseau.

M. FOSTER (Toronto-nord): Mon honorable ami qui vient de parler m'a posé une question embarrassante. Je supposais que les intervalles d'un boisseau de navets pouvaient être remplis avec des petits produits de la même variété. Quant aux épreuves j'en laisse la responsabilité à ceux qui je pense y connaissent quelque chose, les employés de la Ferme expérimentale et j'ai pris la liste du poids telle qu'elle a été approuvée par eux et telle qu'elle m'a été remise. Mais pourtant je me contenterai d'exposer la chose au comité. Je désire faire adopter la première partie du bill qui concerne la viande et la farine en sac. Je consens volontiers à laisser l'autre partie en suspens avec les explications qui ont été données aujourd'hui et avec les renseignements que nous pourrions obtenir entre cette session et la prochaine. Je suis autant que quiconque opposé aux changements de poids trop fréquents, mais j'ai pensé qu'il serait bien de fixer des poids convenables et de s'y tenir. Si ce ne sont pas les poids qui conviennent je ne suis pas désireux de les imposer au comité. Par conséquent, je propose, avec le consentement du comité, de supprimer tout ce qui se trouve dans le bill après l'article 7.

M. WILSON (Laval): Est-ce qu'une association de planteurs de pommes de terre de la province de Québec a proposé que le poids de 80 livres soit réduit à 75?

M. FOSTER: Oui, j'ai la résolution.

M. LAW: Si l'honorable ministre doit étudier tous ces articles avant la session prochaine, je lui demanderai de considérer en même temps la convenance de fixer les dimensions d'un baril de pommes. Dans ma région les gens se plaignent que les barils deviennent plus petits à chaque saison.

M. LALOR: Je crois qu'il devrait y avoir un poids uniforme pour un sac de pommes de terre. Il y a deux ou trois ans, j'ai présenté à l'ex-ministre du Commerce et de l'Industrie une députation des jardiniers de la province d'Ontario. Le but de la députation n'était pas tant d'obtenir que l'on fixe à 80 livres le poids d'un sac de pommes de terre que de faire établir un poids uniforme pour protéger l'honnête commerçant et aussi le public. Ils ont expliqué qu'à Toronto, par exemple, un homme pourrait parcourir les rues pour colporter des pommes de terre au sac qui pesait souvent 70 livres et qu'il était difficile à l'honnête commerçant, vendant ses pommes de terre à raison de 90 livres le sac, d'obtenir

le prix régulier de sa marchandise. Ce qu'ils désirent voir établir, ce n'est pas tant un poids de 80 livres qu'un poids reconnu uniforme pour un sac de pommes de terre afin que le public puisse être protégé et savoir au juste ce qu'il achète quand il demande un sac de pommes de terre.

M. OLIVER: Je proposerai au ministre ce qui conviendrait, je crois, à tout le monde. Ce serait, quand le poids du boisseau aurait été fixé, d'établir qu'un sac contient un boisseau et demi. Alors personne n'aurait besoin de connaître les mathématiques pour trouver le poids d'un sac. Si un boisseau pèse 60 livres, le sac pèsera 90 livres; si un boisseau pèse 50 livres, le sac pèsera 75 livres. Je pense que ce serait un moyen très facile de connaître le poids d'un sac.

M. FOSTER (Toronto-nord): Entre cette session et la prochaine, nous aurons tout le temps de recueillir tous les renseignements et la question pourra être discutée complètement.

M. BRODER: Je voudrais proposer qu'un boisseau de pommes de terre puisse être divisé par quatre. Si vous ne faites pas cela il y aura beaucoup d'inconvénient parce qu'il se fait beaucoup d'achats au peck.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES SUBVENTIONS AUX BASSINS DE RADOUB.

Le projet de loi (n° 180), déposé par M. Monk, tendant à modifier la loi des subventions aux bassins de radoub est lu une 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'étude.

M. LEMIEUX: Je n'étais pas ici quand le ministre des Travaux publics a expliqué l'objet du bill. Mais d'après ce qui a paru dans les journaux, j'ai compris que les nouveaux bassins devraient être beaucoup plus longs que ceux qui ont été construits jusqu'ici au Canada. J'ai aussi appris que le bassin flottant de Montréal devrait être plus long.

M. MONK: C'est une erreur.

M. LEMIEUX: Alors le bill n'est relatif qu'aux bassins qui seront construits ailleurs dans le pays? Je demanderai si on a arrêté quelque chose avec le syndicat ou la compagnie qui propose de construire un bassin à Québec? Je crois que le directeur général des Postes a dit que les ingénieurs du département décideront où sera construit le bassin, sur la rive sud ou sur la rive nord.

M. PELLETIER: Si l'honorable député de Rouville veut me le permettre, je désire

m'expliquer. Je n'ai pas parlé des ingénieurs du département des Travaux publics. J'ai dit que l'emplacement d'un bassin de radoub à Québec n'était pas une question qui devait émuover l'opinion publique, mais qui devait être décidée par les ingénieurs.

M. LEMIEUX: J'ai compris que l'honorable ministre avait parlé des ingénieurs du département, mais cela ne fait rien. Je voudrais savoir du ministre des Travaux publics si quelque progrès a été accompli dans la construction du bassin de radoub de Québec, si une compagnie ou un syndicat a été formé pour entreprendre l'exécution du projet et quels sont les travaux qu'il devra exécuter cette année.

M. MONK: Je regrette de dire que je n'ai pas encore de renseignements d'un caractère certain. Je serais très content d'apprendre qu'un syndicat s'est formé parce que je considère qu'il est de très grande nécessité de construire un bassin de radoub convenable à Québec ou dans le voisinage. Mais je n'ai aucune connaissance de ce qui aurait été fait à ce sujet, à part ce que j'ai lu dans les journaux. Je considère que c'est un projet dont il est très désirable de voir entreprendre l'exécution aussitôt que possible et en ce qui concerne le département, nous aiderons autant que nous pourrons à sa réalisation.

M. BICKERDIKE: Se propose-t-on de construire un bassin flottant ou une forme de radoub, à Québec? Je pose cette question parce qu'on construit un bassin flottant à Montréal.

M. MONK: Les crédits pourvoient à la construction d'un bassin flottant à Montréal. D'après mes informations une forme de radoub conviendrait mieux à Québec, mais dans tous les cas, nous entendons construire un bassin quelconque.

M. LEMIEUX: Il n'y a aucun doute que l'honorable ministre s'est mis en relations avec la Shipping Federation et certaines autres institutions et qu'à la prochaine session il déposera cette correspondance sur le bureau de la Chambre.

M. MONK: Je me ferai un plaisir, n'importe quand, de déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance concernant cette question.

M. BICKERDIKE: Un bassin flottant peut très bien convenir à un port de mer, mais j'ai des doutes sur son utilité dans les eaux intérieures, où il faut creuser pour atteindre une profondeur suffisante pour le mettre à flot. Je ne veux rien affirmer, mais je crois qu'une forme de radoub ferait mieux l'affaire à Québec qu'un bassin flottant, du moins d'ici à ce que nous ayons

acquis plus d'expérience concernant les bassins flottants.

M. PELLETIER: Je partage absolument l'opinion que vient d'exprimer l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne prétends pas être personnellement au courant de la question, mais je crois que la Shipping Federation et tous ceux qui sont intéressés dans le commerce maritime à Québec, sont unanimes à préférer une forme de radoub à un bassin flottant.

M. LEMIEUX: C'est ce que j'ai entendu dire pendant plusieurs années que j'ai eu l'honneur de représenter le district de Québec. Cette question d'un bassin agite depuis longtemps l'opinion publique dans le district de Québec, et intéresse tous ceux qui s'occupent de trafic maritime sur le Saint-Laurent. A Montréal les grandes maisons, comme celle des Allan et autres, demandent un bassin flottant et aussi un grand bassin de radoub à Québec. On prétend que les deux sont nécessaires si l'on veut que le trafic maritime du Saint-Laurent conserve la position qu'il occupe. Toute la question est de savoir de quel côté du fleuve le bassin devra être construit.

M. MONK: Dans toutes les conversations qui ont eu lieu, il n'a pas même été question d'un bassin flottant à Québec. Ce qu'on demande est une cale de radoub; et une des raisons de cet amendement à la loi, c'est de permettre au Gouvernement d'accepter toute proposition qui pourra lui être faite. Le Gouvernement est absolument convaincu de la nécessité de construire un grand bassin de radoub, avec toutes les améliorations modernes, dans cette partie du fleuve et nous voulons être en état d'en assurer la construction le plus tôt possible.

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

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA VENTE DES CASERNES DE FORT-OSBORNE.

Le bill (185), déposé par M. Hughes (ministre de la Milice) autorisant la vente à la province du Manitoba de certaines réserves militaires dans la cité de Winnipeg, est lu pour la 2e fois à main levée, et la Chambre se forme en comité pour en discuter les articles.

Sur l'article 3 (le produit de la vente pourra être appliqué à l'achat d'un autre emplacement).

Sir WILFRID LAURIER: Cet article prête à beaucoup d'objections; d'autant plus qu'il n'a pas sa raison d'être. Le produit de la vente devrait être versé à la caisse du Trésor pour être employé selon les besoins du service public. Il n'y a aucune raison d'appliquer un traitement spécial à

M. BICKERDIKE.

cet argent. L'honorable ministre désire-t-il avoir lui-même la disposition de cet argent, au lieu de le verser au Trésor.

M. HUGHES (Victoria): Ce bill est calqué sur ceux qui ont été adoptés par le Parlement, lorsque mon très honorable ami était au pouvoir.

Sir WILFRID LAURIER: S'il en est ainsi, je regrette que l'honorable ministre suive un mauvais exemple.

M. HUGHES (Victoria): L'idée me paraît excellente.

Sir WILFRID LAURIER: Non, l'idée est mauvaise.

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

OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC DU GRAIN DANS LE NORD-OUEST.

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

M. OLIVER: Je désire revenir sur une question que j'ai déjà portée à l'attention du ministre dans une occasion précédente. Je veux parler des conditions dans lesquelles se fait le transport du grain entre les prairies de l'Ouest et les ports des lacs. D'après des explications données par le ministre, lundi dernier, il reste encore entre les mains des cultivateurs, dans les éleveurs régionaux et en cours de route, environ 42,000,000 de boisseaux de blé, 15,000,000 de boisseaux d'avoine et 3,000,000 de boisseaux d'orge et de graine de lin, soit un total de 60,000,000 de boisseaux de grain de la dernière récolte, qu'il reste encore à expédier. A la date à laquelle le ministre a fait sa déclaration, 106,000,000 de boisseaux avaient été expédiés aux éleveurs de tête de ligne. C'est-à-dire qu'en six mois on a expédié 106,000,000 de boisseaux et qu'il reste encore à expédier, 42,000,000 de boisseaux de blé, sans compter 18,000,000 de boisseaux d'avoine, d'orge et de graine de lin.

Je crois devoir ramener ces chiffres à l'attention de la Chambre et du Gouvernement pour bien faire comprendre la gravité de la situation. Dans ses explications le ministre a dit qu'environ 5,500,000 de boisseaux de grain sont endommagés et que les deux tiers de ce grain endommagé sont dans la Saskatchewan. Je constate cependant, par le rapport du commissaire des entrepôts, que ces chiffres sont loin de représenter la quantité de grain exposée à souffrir des dommages ou même à être perdue complètement par suite de l'humidité. Le commissaire des entrepôts parlant de cette question, dit:

Quand il s'agira de la manutention de cette catégorie de grain, il faudra cependant accorder une certaine latitude, car il n'y a aucun doute qu'une grande partie de ce grain,

quand viendront les chaleurs, devra être séchée avant d'être mise dans les entrepôts. Les séchoirs, à Fort-William, à Port-Arthur et à Duluth, ne reçoivent que du grain humide à l'heure présente.

5,500,000 boisseaux de blé sont actuellement endommagés et on ignore quelle proportion des 38,000,000 de boisseaux qui sont encore dans les élévateurs régionaux et sur les terres des cultivateurs, est exposée à être endommagée, car c'est un fait bien connu que si ce grain n'arrive pas à temps aux séchoirs, une bonne partie sera complètement perdue et le reste sérieusement endommagé. Le commissaire des entrepôts dit de plus:

Nous nous estimerons heureux si nous pouvons nous débarrasser de tout le grain humide, dans la première quinzaine de mai.

Que le commissaire soit bien convaincu que si le grain humide n'est pas traité avant le milieu de mai, c'est-à-dire avant les chaleurs, ce grain deviendra échauffé, endommagé et perdu.

En dépit des arrangements qui ont été faits, il est évident que les cultivateurs subiront des pertes considérables, si le grain humide ou exposé à l'humidité, n'est pas expédié à temps aux élévateurs de tête de ligne. "Le Bulletin hebdomadaire" du département du Commerce, portant la date du 25 mars, donne un état des arrivages et des expéditions à Port-Arthur et à Fort-William, de 1er septembre au 29 février, soit une période de six mois. Il résulte de cet état que durant les derniers six mois, 94,000,000 de boisseaux de blé sont arrivés à Fort-William et à Port-Arthur, contre 92,000,000 durant les six mois correspondants de l'année précédente.

Ainsi, en dépit de l'énorme différence entre la récolte de cette année et celle de l'année précédente et en dépit de l'état du grain de cette année, qui exigeait une expédition plus rapide, on n'en a expédié que 2,000,000 de boisseaux de plus, bien qu'une ligne additionnelle de chemin de fer ait été mise en exploitation. C'est là un côté de la question qui doit être bien compris.

M. COCHRANE: Tenez-vous compte du blé expédié aux Etats-Unis par les chemins de fer américains?

M. OLIVER: Je n'en sais rien, je cite le rapport du département du Commerce, dans lequel il est dit que durant les six mois expirés le 29 février dernier, 94,000,000 de boisseaux ont été reçus aux élévateurs de tête de ligne, contre 92,000,000 de boisseaux durant les six mois correspondants de l'année précédente, ce qui démontre qu'il n'y a pas eu cette année, dans le transport, une augmentation proportionnée à l'augmentation de la récolte, surtout si on considère qu'une grande partie de cette récolte exige un traitement immédiat.

M. COCHRANE: La récolte a été tardive cette année et les expéditions à Fort-William et à Port-Arthur n'ont-elles pas commencées plus tard? Cette année, une plus grande quantité de grain a été expédiée à l'est, par chemin de fer.

M. OLIVER: C'est peut-être la raison et je ne fais que citer les chiffres du rapport. Une autre constatation remarquable, c'est que 74,000,000 de boisseaux ont été expédiés de Fort-William et de Port-Arthur par chemin de fer et par eau, pendant les six mois expirés le 29 février dernier et que pendant les six mois correspondants de l'année précédente, les expéditions se sont élevées à 94,000,000 de boisseaux, soit une différence de 20,000,000 de boisseaux en faveur de l'an dernier. Cela expliquerait en grande partie l'encombrement qu'on a constaté dans les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur.

M. ROGERS: Mon honorable ami doit comprendre que cela est dû entièrement à ce que la dernière récolte a été très tardive. Cet automne, le blé a commencé à arriver à Fort-William au moins six semaines plus tard que l'automne précédent. Cela fait une différence considérable.

M. OLIVER: Je ne suis pas certain que la différence soit aussi considérable que le prétend mon honorable ami, car bien que 5,500,000 boisseaux seulement aient été reçus en septembre près de 20,000,000 de boisseaux sont arrivés en octobre. Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins que durant les six mois expirés le 29 février dernier, il a été expédié de Fort-William et de Port-Arthur 20,000,000 de boisseaux de moins que pendant les six mois correspondants de l'année précédente.

Je constate que dans les expéditions par chemin de fer à l'est de Fort-William et de Port-Arthur, cette différence représente environ 5,000,000 de boisseaux de plus pour cette année, si l'on tient compte du volume de ces expéditions de l'année dernière au cours du même laps de temps. Je tiens à faire observer qu'on doit ajouter foi aux chiffres statistiques indiquées par l'honorable ministre. Nous avons réussi au cours de six mois à transporter, par chemin de fer, environ 15,000,000 de boisseaux de grain de Fort-William et de Port-Arthur vers l'Est, alors qu'on n'en a expédié qu'environ 10,000,000 de boisseaux l'année dernière. Toutefois, il reste encore à expédier 42,000,000 de boisseaux de grain de la région des prairies. D'un autre côté, les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur sont remplis jusqu'au faite. On ne peut expédier le grain des élévateurs avant que l'état de choses qui existe dans le cas des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur, ne soit modifié grâce au transport de ce grain vers l'Est. Si l'on expédie à l'Est environ 15,000,000 de boisseaux de grain par chemin de

fer au cours de six mois, on ne peut raisonnablement s'attendre à améliorer l'état de choses qui existe aujourd'hui quant au transport de ces 42,000,000 de boisseaux de grain avant l'ouverture de la navigation, ou, du moins, avant qu'il ne se soit écoulé un certain laps de temps après l'ouverture de la navigation. Pour en venir au point que je discutais, je dis que ce dernier revêt une importance exceptionnelle, surtout si l'on tient compte de l'état où se trouve ce grain; ce dernier peut perdre toute sa valeur, si on ne l'expédie pas aux installations de séchage pour y être traité en la façon voulue. Je prends le temps de la Chambre. . .

M. HENDERSON: Inutilement.

M. OLIVER: Je crois plutôt que c'est dans le but de démontrer combien absolument sérieuse et absolument urgente se présente la situation; et j'en agis ainsi, parce que les journaux ont rapporté ces faits dont je parle et que c'est cela qui m'a engagé à soulever cette question en la Chambre. La presse du pays laisse entendre que le Gouvernement ne se préoccupera pas de venir au secours des intéressés en leur accordant l'avantage d'expédier leur grain sur le marché des Etats-Unis. Je ne signale ce fait à la Chambre qu'à seule fin d'insister sur l'urgence qui l'y a de tenter un effort dans le but d'obtenir qu'on expédie le grain endommagé aux endroits où l'on pourra le traiter, avant qu'il ne soit détruit complètement. Si l'on n'expédie pas ce grain avant l'ouverture de la navigation et que ce transport ne s'opère que vers le 15 mai, il est certain que le grain qu'on a considéré comme étant mouillé, humide, ou n'ayant pas la qualité voulue, se trouve exposé à être, soit détruit, soit très sérieusement endommagé.

M. THOBURN: Monsieur l'Orateur, l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver) ne fait-il pas erreur au sujet des chiffres qu'il a fournis comme ayant trait au transport du grain? J'ai à la main la déclaration d'un des vice-présidents d'une compagnie de chemin de fer; j'y trouve que jusqu'au 2 février dernier, on avait transporté 50 p. 100 de plus de grain qu'on ne l'avait fait durant la période de temps correspondante de l'année dernière. Je vais vous citer textuellement ce qu'il m'écrit afin qu'il ne puisse exister d'erreur quant à ce que je dis:

M. Bury, le vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a fourni, la semaine dernière, à la presse, une déclaration très nette sur la solution du problème du transport du grain de l'Ouest. Voici ce qu'il dit: "A la date du 2 février 1912, on avait fait l'inspection de 94,577 wagons chargés de grain récolté en 1911, c'est-à-dire que les chemins de fer ont transporté de la récolte de 1911 jusqu'au 2 février la quantité de grain représentée par le chargement de

M. OLIVER.

wagons dont la quantité représentait 50 p. 100 de plus que celle dont on s'était servi au cours du même laps de temps l'année dernière." Cependant, on calcule qu'il reste encore dans les trois provinces des prairies de 60,000,000 à 70,000,000 de boisseaux de grain prêts à être expédiés. Que va-t-on faire? M. Bury déclare ouvertement qu' "étant donné que la superficie des terres en culture de blé s'accroît tous les jours, les chemins de fer ne pourront installer des raccordements de voies subsidiaires à leur ligne principale, ni préparer l'outillage qui leur permettra de transporter cette récolte au cours de douze semaines. Alors même que les chemins de fer pourraient transporter le grain au cours de ce laps de temps, les marchés de l'univers ne pourraient absorber soudainement cette immense quantité de grain sans changer les prix."

M. TURRIFF: J'aimerais prendre quelques minutes pour faire ressortir combien la situation est sérieuse en ce qui concerne l'Ouest. Je me suis trouvé la semaine dernière dans cette partie du pays, et j'y ai vu des centaines et des milliers d'acres de terre où l'on cultive le blé que les cultivateurs n'avaient pu récolter l'année dernière. Heureusement que cette année la neige n'est pas tombée en grande quantité, loin de là. Dans la plupart des champs où l'on cultivait le blé l'année dernière, le sol n'est recouvert que de deux à trois pouces de neige et l'on en trouve moins sur les tas de gerbes. Mais du moment que la température se réchauffera, la neige pénétrera dans ces amas de gerbes mouillant celles-ci, je le crains fort, parce que la neige transportée par le vent s'accumule sur tous ces amas de gerbes. On calcule qu'il reste encore de 15,000,000 à 20,000,000 de boisseaux de blé que l'on a pu couper à la Saskatchewan; en effet, c'est surtout dans cette province où la récolte du blé a été retardée et, à moins qu'on ne tente un effort spécial pour transporter ce blé aux entrepôts de séchage, les cultivateurs et, conséquemment, les marchands et les meuniers de cette région, ne pourront le vendre. A mon sens, on doit plutôt croire l'allégation de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et les états fournis au ministère du Commerce et de l'Industrie par les commissaires de l'entreposage, que la déclaration du vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, parce que les premiers nous indiquent le nombre réel des boisseaux de grain récoltés d'un mois à l'autre. J'estime que les compagnies de chemins de fer ne se trouvaient pas en posture, ni ne se sont donné le mal de se mettre en état de surmonter les difficultés qui se sont produites l'automne dernier, lorsqu'il s'est agi de commencer le transport du blé. L'un des présidents d'une des grandes compagnies de chemin de fer a presque reconnu qu'il était impossible à cette dernière de transporter la récolte et que l'on devrait ensei-

gner aux cultivateurs comment emmagasiner leur moisson, afin qu'ils puissent l'expédier durant les douze mois de l'année.

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

Reprise de la séance.

M. TURRIFF: Monsieur l'Orateur, je crois avoir parfaitement établi que les compagnies de chemins de fer n'avaient pas pris les moyens nécessaires en vue de transporter l'immense récolte de la dernière saison. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait observer que la moisson avait retardé l'année dernière plus qu'elle ne l'avait fait l'année précédente. On peut tenir compte, jusqu'à un certain point, de cette raison quant à la quantité de grain qu'on a expédiée aux Grands lacs l'automne dernier; cependant, dans le sud du Manitoba on a coupé et récolté le blé de bonne heure, avant la température humide que nous avons eue. D'après l'état fourni par le ministère du Commerce et de l'Industrie on peut dire qu'on a transporté aux Grands lacs au cours du mois de septembre, 6,450,000 boisseaux de grain et que durant le mois d'octobre ce transport a représenté 23,362,000. On aurait pu transporter la récolte puisqu'on l'avait fait au commencement de la saison. Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) a donné à entendre que nous voulions transporter le grain avant de le récolter. Certes, nous ne voulons faire chose semblable. Ce que nous voulions, ce que nous espérons et ce que la population de l'Ouest réclamait, c'était qu'on nous fournit les moyens qui nous eussent permis de transporter la récolte, de façon à ce que nous eussions aujourd'hui tout l'espace voulu pour engranger la récolte qu'il nous reste à faire. Ce ne sont pas seulement les cultivateurs de l'Ouest canadien qui ont souffert de cet état de choses. Sans doute, ce sont eux qui subiront les pertes principales; mais les cultivateurs de l'Est ont souffert également au cours de tout cet hiver, à cause de la grande rareté de fourrage. Le son, la moulée et leurs dérivés de toutes sortes se sont vendus à un prix exceptionnellement élevé. L'Ontario et la province de Québec auraient offert un marché splendide à tout le grain endommagé de l'Ouest, si on avait pu l'y transporter. Malheureusement, les compagnies de chemin de fer se sont trouvées dans l'impossibilité de transporter cette récolte. On n'a pas transporté le grain à l'Est où l'on en avait besoin. Le résultat, c'est que même si l'on peut vendre aujourd'hui ce grain au marché de l'Ouest pour l'y transporter ensuite, les marchands de l'Est n'achèteront aucune quantité de ce grain, puisque entretiens le bétail paîtra en liberté dans les champs et que le cultivateur n'aura pas besoin d'autant de nour-

riture pour les animaux qu'il lui en fallait durant les mois d'hiver. Qu'on me permette de lire à ce propos une dépêche que publie aujourd'hui même la "Gazette" de Montréal:

Regina (Sask.), le 26 mars.—Si l'on tient compte du fait qu'il reste encore à mettre sur le marché de cinq à huit millions de boisseaux de blé dur, trente millions de boisseaux de blé sec, vingt millions de boisseaux qu'il resterait encore à moissonner, et si l'on considère que les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur sont remplis jusqu'au faite et qu'on est menacé d'un encombrement des chemins de fer qui se rendent à Duluth dont les élévateurs ne peuvent plus contenir que cinq millions de boisseaux, on peut dire que l'état de choses qui existe dans le cas du grain à la Saskatchewan est plus sérieux qu'il ne l'a jamais été; à moins qu'on ne trouve un moyen de faire disparaître cette anomalie, les pertes seront énormes, croit-on.

À la suite d'une entrevue qui a eu lieu aujourd'hui entre le Gouvernement et les officiers de la compagnie coopérative des élévateurs de la Saskatchewan, on a décidé d'aviser au moyen d'obvier à cette difficulté en se servant des élévateurs de Chicago. C'est dans ce but que M. A. F. Mantle, sous-ministre de l'agriculture, représentant le gouvernement de la Saskatchewan, et M. C. L. Dunning, gérant de la compagnie coopérative des élévateurs, sont partis ce soir pour Winnipeg; après avoir eu une autre entrevue avec les officiers des compagnies de chemin de fer et les directeurs de la compagnie des élévateurs en cette dernière ville, ils se rendront à Chicago. Là ils s'enquerront de la capacité exacte dont on peut disposer pour l'emmagasinage du blé de la Saskatchewan, s'il est possible d'obtenir des prix de transport raisonnables de la compagnie de chemin de fer.

Donc, l'état préparé par le gouvernement provincial de la Saskatchewan indique un chiffre beaucoup plus élevé que celui qu'on trouve au rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie. Tout cela fait voir que l'état de choses qui existe est très sérieux et que, à moins qu'on n'assure un débouché sur Chicago, ville où l'on trouve des avantages supplémentaires pour le séchage du blé mouillé, les intéressés se trouveront à perdre de l'argent, puisque le blé chauffé n'aura plus de valeur et qu'on trouve aujourd'hui à la Saskatchewan des millions de boisseaux de ce blé endommagé. Puisque les gouvernements provinciaux et les compagnies d'élévateurs doivent s'occuper de cette question, il est évident que le Gouvernement ne mesure pas la responsabilité qui lui incombe dans les circonstances. Si le Gouvernement avait avisé, dès le commencement de la saison, aux moyens qu'il fallait prendre, tout autre eût été la situation; les élévateurs n'auraient pas été remplis jusqu'au faite et l'on aurait pu trouver un endroit sur lequel on eût dirigé le blé, avant qu'il ne fût endommagé, ce qui se produira avant deux semaines.

Ainsi donc, on doit tenir les ministres grandement responsables de cet état de choses et plus spécialement mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie. L'honorable député de Régina (M. Martin) lui a signalé, dès le 5 décembre dernier, les difficultés dont on se plaignait; si alors on avait arrêté l'attitude qu'il fallait prendre, les intéressés auraient pu, semble-t-il, expédier ce grain endommagé à des endroits où on l'aurait fait sécher de façon à ce qu'on l'eût revendu ensuite, ce qui aurait prévenu la perte supportée, non seulement par le cultivateur, mais encore par toute la population du pays. Au cours des débats antérieurs qui se sont engagés sur cette question, mes honorables amis de la droite ont prodigué leurs avis aux cultivateurs dans le but de leur enseigner ce qu'ils devraient faire.

Les présidents et officiers divers des compagnies de chemins de fer n'ont pas ménagé leurs avis aux cultivateurs de l'Ouest, leur disant de se construire des granges, d'emmagasiner leur blé et de l'expédier dans les douze mois de l'année; autrement dit, les cultivateurs devraient agir au gré des compagnies, et non celles-ci au gré des cultivateurs. C'est chose facile de venir donner ici des conseils aux cultivateurs de l'Ouest; mais, monsieur l'Orateur, nul en ce pays ne connaît aussi bien les besoins du cultivateur de l'Ouest que le cultivateur de l'Ouest lui-même. A entendre les orateurs ministériels, les cultivateurs de l'Ouest n'auraient pas, règle générale, de bâtiments où emmagasiner leurs récoltes.

M. HENDERSON: Parlez au nom de la gauche si cela vous plaît; quant à nous, nous savons parfaitement à quoi nous en tenir.

M. TURRIFF: J'ai bien entendu des membres de la droite faire des observations de cette nature, mais jamais, que je sache, aucun des députés conservateurs de l'Ouest n'a tenu un tel langage; ils avaient assez d'esprit pour se taire. Ce sont les autres, ceux qui n'y entendaient goutte, que l'on a chargés de donner des conseils aux cultivateurs de l'Ouest, et le ministre du Commerce lui-même s'est trouvé de ce nombre. Or, à quiconque viendra dans mon comté, je ferai voir des centaines et des centaines de granges et greniers, dont le coût varie entre \$2,000 et \$6,000, où les cultivateurs peuvent emmagasiner leurs récoltes. Il en est de même dans les autres parties de l'Ouest depuis longtemps livrées à la colonisation; dans les parties nouvelles, naturellement, les cultivateurs n'ont pas encore de bâtiments où déposer leur grain.

On ne saurait compter que les compagnies de chemins de fer pourront transporter la récolte en un, deux ou trois mois, et les cultivateurs de l'Ouest ne s'y attendent pas; mais les compagnies de chemins de fer cherchent à contraindre les cultivateurs à adop-

M. TURRIFF.

ter quelque autre mode de culture, à se livrer à la culture mixte.

Je suppose que les présidents des compagnies de chemins de fer, qui sont plus ou moins au fait de l'exploitation des voies ferrées, n'aimeraient guère que les cultivateurs leur dictassent la manière d'exploiter les chemins de fer; cela étant, ils n'ont pas plus le droit de dicter un mode d'exploitation agricole aux cultivateurs que ces derniers n'ont celui de leur dicter la manière d'exploiter les chemins de fer. C'est le cultivateur de l'Ouest qui sait le mieux quelle est la culture la plus rémunératrice et comment exploiter sa ferme.

Je le répète, c'est au Gouvernement qu'il faut attribuer dans une large mesure—il serait déraisonnable de lui en faire porter toute la responsabilité—l'état de choses qui prévaut aujourd'hui dans l'Ouest, et cela pour la simple raison qu'il n'est pas intervenu assez tôt, qu'il n'a pas semblé se rendre compte de la situation dès le début, situation qui n'a fait que s'aggraver chaque jour; et aujourd'hui que tous les endroits où l'on pourrait expédier le grain endommagé sont de nouveau encombrés, il y a là-bas de 10 à 20 millions de boisseaux de blé dont une grande partie a été endommagée par l'humidité; or, si l'on ne peut faire transporter ce blé aux séchoirs, il en résultera une perte énorme d'argent pour les cultivateurs d'abord et, en définitive, pour le pays en général.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

Il est fait rapport de l'état de ses délibérations.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 183) tendant à autoriser des subventions pour aider à la construction des chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. GRAHAM: Je ferai remarquer au premier ministre que les membres de la gauche n'ont pas d'exemplaires de ce bill. On m'en a remis un exemplaire spécial, mais certains de mes collègues de la gauche ont été obligés d'en envoyer chercher des exemplaires au bureau de la distribution.

2. Pour une ligne de chemin de fer de 228 milles au plus, de Saint-Jean à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la pointe Perry, et de deux ponts de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, l'un à ou près Mistake et l'autre à ou près Andover; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 des Statuts de 1910, article 1er item 12.

M. EMMERSON: C'est une subvention, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Non; elle a déjà été votée l'an dernier ou l'année précédente; mais comme le contrat n'a pas encore été signé et que le délai expirera avant que les travaux soient commencés, il faut la voter de nouveau cette année.

M. CARVELL: Autant que je puis voir, cet article est en tous points semblable à celui de l'an dernier, sauf en ce qui concerne les points qui, cette année, font l'objet de dispositions spéciales. Il ne s'agit donc, à vrai dire, que de maintenir en vigueur la loi votée depuis quelques années.

M. COCHRANE: Nous garantissons jusqu'à concurrence de \$1,000,000 les obligations émises à l'égard du pont, pourvu qu'il revienne à ce prix-là. Il y a une autre modification. Il n'est pas permis à la compagnie d'émettre pour plus de \$25,000 d'obligations par mille avec la garantie du Nouveau-Brunswick, ni pour plus de \$10,000 par mille sans l'autorisation du Gouvernement. De sorte que le coût des améliorations faites pendant la durée du bail constitueront une charge en sus des \$35,000.

4. A la compagnie de chemin de fer de la baie des Ha! Ha! pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) A partir d'un point situé sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près Saint-Mathias, jusqu'à la baie des Ha! Ha!, pour 20 milles au plus;

b) Depuis la jonction Labrosse jusqu'à la rivière Saguenav, en allant vers le nord à travers la ville de Chicoutimi; pour 5 milles au plus;

c) Depuis la jonction de Laterrière, en allant vers le sud, jusqu'au lac Kenogami, en passant par le village de Laterrière; pour 12 milles au plus;

d) A partir d'un point sur le chemin de fer de la baie des Ha! Ha!, au village de Bagotville ou des environs, en allant vers l'est jusqu'au village de Saint-Alexis; pour 3 milles au plus;

Les subventions des alinéas a, c et d étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 27; et la subvention de l'alinéa b étant autorisée au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 des Statuts de 1910, article 1er, item 19, alinéa g; pour 40 milles au plus en totalité.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il apporté les renseignements qui se rapportent à cet article? La carte est-elle déposée sur le bureau de la Chambre?

M. COCHRANE: Je constate que les 25 ou 27 milles qui existent de cette ligne, ont été construits sans qu'une carte indiquant le tracé eût été approuvée par le ministre des Chemins de fer; toutefois, d'autres membres du cabinet avaient été mis au fait de la chose et avaient donné leur assentiment. La subvention avait été

octroyée pour une ligne passant par Laterrière, mais on a construit une voie allant en droite ligne.

Le représentant de Rouville (M. Lemieux) est sans doute au fait de ce qui s'est passé; je crois même qu'il était favorable au changement. La carte indiquant le tracé n'a été approuvée qu'en janvier dernier.

M. LEMIEUX: Autant que je me rappelle, il s'est agi tout d'abord, il y a quelques années, de subventionner la construction d'une ligne allant de la baie des Ha! Ha! à Jonquières et passant par Laterrière. Les promoteurs de l'entreprise voulurent ensuite faire écarter certains obstacles qui se dressaient devant eux. Si on s'en était tenu au tracé indiqué sur la carte en premier lieu déposée au ministère des Chemins de fer et des Canaux, la construction du chemin de fer, sur un terrain en pente, eût entraîné une dépense très considérable. Une députation composée d'un grand nombre d'habitants du comté de Chicoutimi et du village de Laterrière vint prier le premier ministre et le ministre des Chemins de fer de ne pas permettre que le tracé de la ligne fût changé. Je me rappelle fort bien qu'à ce moment-là on disait que la population de Laterrière se déclarerait satisfaite si la ligne devait aboutir à ce village, si on lui donnait l'assurance que le Gouvernement ne considérerait pas le mot "via" comme signifiant que la ligne devrait partir de la baie des Ha! Ha! pour passer par Laterrière. Je crois que c'est cela qui a été fait. A cette époque-là, c'est le représentant de Chicoutimi (M. Girard) qui s'occupait le plus de cette affaire. Je suppose qu'il doit être en mesure de nous dire si la population de Laterrière est satisfaite du changement qui a eu lieu.

M. COCHRANE: Nul n'a protesté contre ce changement.

M. LEMIEUX: En tout cas, la ligne est construite jusqu'à Laterrière et est actuellement en exploitation?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX: Dans ce cas, puisque la population de Laterrière ne se plaint pas, je trouve que le changement est bon.

M. GIRARD: Je répondrai à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) que, grâce aux bons services de l'ancien Gouvernement, la population de Laterrière a réussi à se faire rendre justice par la compagnie Harvey. L'embranchement sur Laterrière a été construit et on y a aujourd'hui un service de train quelconque. Il ne devrait y avoir aucune objection à l'octroi de la subvention que l'on demande aujourd'hui au nouveau Gouvernement.

M. GRAHAM: Je tiens à faire observer que si la construction de ce chemin de fer a été autorisée par la province, le Parlement fédéral n'a pas, à moins d'accepter

une subvention, à s'occuper de la carte indiquant le tracé.

M. COCHRANE: On s'est néanmoins adressé à nous.

M. GRAHAM: Dans le fait, la chose n'est de notre compétence que lorsque la charte est octroyée par le Parlement fédéral, et c'est en pareil cas seulement que nous devons nous occuper du tracé d'une ligne quelconque; mais il s'agit en ce moment d'une subvention autorisée par la loi à condition que la ligne suive un tracé déterminé. Cela étant, je considère que la subvention ne devrait être payée que lorsque se sera conforme à la lettre de la loi. Mais grâce à la modification que l'on apporte maintenant à la loi, la subvention pourra être payée.

M. SEVIGNY: Avant de toucher la subvention, la compagnie ne sera-t-elle pas obligée de construire sa ligne jusqu'au quai?

M. COCHRANE: Oui. Je crois savoir qu'il y a contestation entre la compagnie et le village; j'aime à croire que le différend se réglera et que la compagnie tiendra ses engagements.

M. LEMIEUX: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est bien placé pour contraindre la compagnie à faire droit aux légitimes réclamations des gens, car c'est une grande faveur qu'il lui fait en modifiant ainsi le texte de la loi des subventions.

Elle désirait vivement toucher la subvention, mais le texte de la loi y mettait de grands obstacles. Si le public désire que le chemin de fer se rende jusqu'au quai, le ministre devrait obliger la compagnie à exaucer ses vœux.

M. COCHRANE: Je me suis engagé à le faire.

8. A la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) De Saint-Joachim, vers le nord-est, pour 62 milles 8 au plus;

b) A partir d'un point situé à 62 milles 8 au nord-est de Saint-Joachim en allant vers les Sept Îles; pour 107 milles 2 au plus; lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 des Statuts de 1910, article 1er, item 25; pour 170 milles au plus en totalité.

M. LEMIEUX: Où en est rendue la construction du chemin de fer de Charlevoix au Saguenay?

M. COCHRANE: Il est construit sur une distance de 30 milles.

M. LEMIEUX: Jusqu'où se rendra-t-il?

M. PELLETIER: On compte que la ligne sera mise en service jusqu'à la Malbaie le 1er de septembre.

M. GRAHAM.

M. GRAHAM: Il y a un changement dans cet item. L'item 25 du chapitre 51 des Statuts de 1910 accorde une subvention à cette compagnie, mais pour une ligne de 170 milles au plus. La nouvelle subvention a apparemment trait à la même ligne que l'ancienne, mais divisée en deux tronçons.

M. COCHRANE: Oui, elle s'applique au même tracé.

M. GRAHAM: Et je suppose que l'objet est de permettre à la compagnie de toucher la subvention pour les 52 premiers milles, lorsqu'ils seront achevés, sans attendre le parachèvement des 170 milles entiers. L'ancienne subvention embrassait les embranchements sur la Malbaie et sur Baie-Saint-Paul. La nouvelle couvre-t-elle le même territoire?

M. LEMIEUX: Oui.

M. COCHRANE: Elle s'applique à la ligne entière.

M. GRAHAM: La situation est-elle celle-ci? Aux termes de la loi de 1910, la subvention était accordée pour une ligne de 170 milles au plus d'une extrémité à l'autre. Aux termes de cette loi, la compagnie qui aurait construit cette ligne n'aurait pas pu toucher la subvention pour un tronçon de la ligne avant le parachèvement complet des 170 milles. La nouvelle loi, j'imagine, a pour objet de permettre à la compagnie de recevoir la subvention entière pour les 62 milles 8, lorsqu'ils seront achevés, et pour le reste à la fin des travaux.

M. COCHRANE: Précisément. L'ancienne loi prescrivait que la compagnie devrait construire les 170 milles avant de pouvoir rien toucher de la subvention, et celle-ci lui permet de retirer une partie de la subvention à l'achèvement de chaque section de 10 milles, comme dans le cas des autres chemins de fer.

9. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, à partir d'un point à ou près Montréal, jusqu'à un point à ou près le 837^e mille à l'ouest de Moncton sur le chemin de fer national transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 du Statut de 1910, article 1er, item 45.

M. LEMIEUX: Je constate qu'on ne nomme aucune compagnie.

M. COCHRANE: La compagnie n'était pas nommée auparavant. J'apprends qu'une compagnie s'est organisée.

M. LEMIEUX: Une nouvelle compagnie?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX: Cette subvention est destinée à un embranchement du Transcontinental sur Montréal, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il reçu une demande?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX: De la part d'une compagnie responsable?

M. COCHRANE: Je n'ai pas eu le temps d'examiner la question à fond, mais si j'en juge par certains noms que j'ai entendu mentionner, je crois que la compagnie est responsable.

M. LEMIEUX: Il ne s'agit pas de la compagnie de la baie de James?

M. COCHRANE: Non.

M. LEMIEUX: Elle est indépendante?

M. COCHRANE: Cette subvention est votée de la même manière qu'auparavant en faveur d'une compagnie qui construira une ligne à partir de Montréal, et elle s'applique à une distance de 200 milles.

M. LEMIEUX: Je me rappelle bien les faits. La population de Montréal s'intéresse beaucoup à cette ligne. Je voudrais obtenir un peu plus de renseignements de l'honorable ministre. Peut-il m'éclairer au sujet de la compagnie qui demande actuellement à construire cette ligne? S'il ne le peut pas maintenant, j'attendrai à ce soir.

M. COCHRANE: Je ne le puis pas en ce moment, mais je communiquerai à l'honorable député la liste des membres de cette compagnie.

M. LEMIEUX: Je vous en remercie.

(L'item est réservé.)

10. A la compagnie de chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour les voies ferrées suivantes:

a) A partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) A partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus.

c) A partir d'un point situé sur le chemin de fer canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer national transcontinental, pour 50 milles au plus;

Lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 du Statut de 1910, article 1er, item 30; n'excédant pas en totalité 275 milles.

M. COCHRANE: J'espère que cette subvention est votée pour la dernière fois.

M. GRAHAM: C'est ce que j'étais sur le point de demander au ministre.

M. COCHRANE: Le chemin est presque achevé, mais la compagnie craignait de ne pouvoir pas terminer le terrassement afin que l'inspecteur pût faire l'inspection de la ligne.

M. GRAHAM: Est-ce le réseau Clergue?

M. COCHRANE: Oui

M. GRAHAM: La compagnie du Sault-Sainte-Marie?

M. COCHRANE: Je crois que les deux compagnies ne font qu'une maintenant.

M. COCHRANE: Mais c'est la compagnie des aciéries. Si je comprends bien, cette subvention a pour objet de permettre le prolongement du chemin de fer Algoma-Central du Sault-Sainte-Marie jusqu'au Transcontinental.

M. COCHRANE: Oui; seulement ceci est une subvention distincte. Cette ligne aboutira au Transcontinental et partira du Sault-Sainte-Marie. Puis, il se construit une autre ligne partant de Michipicoten dans la direction de la voie principale du Pacifique-Canadien. En 1910, l'ancien gouvernement accordait une subvention pour une ligne de 50 milles se dirigeant vers le Transcontinental.

M. GRAHAM: Alors l'intention est d'achever le réseau jusqu'au Transcontinental?

M. COCHRANE: Ceci est un tronçon, mais vous verrez plus loin les différents chaînons.

12. A la compagnie du chemin de fer de Tillsonburg au lac Érié et au Pacifique, pour une ligne de 35 milles au plus, d'Ingersoll à Stratford, ou jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand-Tronc entre Berlin et Stratford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 des Statuts de 1907, article 1er, item 12.

M. GRAHAM: Sur quelle distance cette ligne est-elle construite?

M. COCHRANE: Environ 43 milles et demi. Cela laisse 9 milles.

M. GRAHAM: Se propose-t-on de l'achever cette année?

M. COCHRANE: Oui.

13. A la compagnie du chemin de fer du lac Seul, à Portage-du-Rat et au Keewatin, pour 22 milles au plus, d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer national transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 5e des Statuts de 191d, article 1er, item 32.

M. GRAHAM: La compagnie construit-elle cette ligne?

M. COCHRANE: Elle a commencé les travaux. Elle prétend avoir pris des arrangements financiers qui lui permettront de pousser l'entreprise.

14. A la compagnie du chemin de fer de Toronto à Lindsay et à Pembroke pour une ligne de 51 milles au plus, depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 des Statuts, article 1er, item 38.

M. GRAHAM: Je suis moi-même intéressé dans cette entreprise. La ligne de Bancroft est, je crois, la propriété du réseau du Nord-Canadien.

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Le Nord-Canadien se propose-t-il de construire cette ligne jusqu'à Golden-Lake?

M. COCHRANE: Non; ce sont les détenteurs de l'ancienne charte. L'un des promoteurs, M. Forgie, de Pembroke, est celui qui m'a prié de donner une autre chance à la compagnie.

M. GRAHAM: Si je pose cette question c'est que je veux savoir qui il faudra talonner pour faire construire cette ligne.

M. COCHRANE: Nous ferions bien de commencer par lui; il est l'avocat de la compagnie.

M. GRAHAM: Je désire vivement que la voie ferrée traverse cette partie du pays car il n'y en a aucune qui ait plus besoin de communications par chemin de fer.

M. COCHRANE: Je suis d'accord avec l'honorable député.

15. A la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, à partir d'un point à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Icelandic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 des Statuts de 1906, article 1er, item 27.

M. GRAHAM: Je suppose que les travaux ne sont pas commencés.

M. COCHRANE: L'entreprise est achevée, mais elle n'a pas pu l'être assez tôt pour que le Gouvernement l'accepte; en réalité la voie était achevée, mais notre inspecteur ne s'est pas rendu sur les lieux et voilà pourquoi nous faisons revivre cette subvention.

M. OLIVER: La ligne est-elle en service?

M. COCHRANE: Oui, l'exploitation est commencée.

16. A la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon, pour une ligne de 100 milles au plus à partir de Vancouver par voie des Second-Narrows de Burrard-Inlet, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 des Statuts de 1898, article 1er, item 55, n'excédant pas 100 milles.

M. OLIVER: Cette ligne est-elle établie sur la même route que le Nord-Canadien?

M. COCHRANE: Non, l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) me dit que ce chemin est à 100 milles plus loin que la ligne du Nord-Canadien. Dix-sept milles en sont construits.

M. OLIVER: Le détroit à Burrard-Inlet n'a pas 100 milles de large.

M. COCHRANE.

M. STEVENS: Le Nord-Canadien remonte la vallée, la rivière Fraser et une partie de la rivière Thompson vers le nord. Il est à 200 milles à l'est.

M. OLIVER: Quel est le tracé de la ligne et où sera son terminus au nord?

M. STEVENS: Fort-George ou dans les environs.

M. OLIVER: Par quelle route la ligne atteindra-t-elle Fort-George?

M. STEVENS: Je ne puis pas dire exactement par quelle route elle passera, mais elle se dirige à peu près vers le nord en partant de Vancouver. Il n'y a que deux ou trois endroits où elle ne pourrait pas passer; au lac Harrison, à la rivière Seymour, ou au détroit de Howe. Il frappe le nord en passant par l'un de ces endroits.

M. OLIVER: Il ne suit donc pas la vallée de la rivière Fraser?

M. STEVENS: Non. Pour commencer, il la remonte sur une distance d'environ 150 ou 250 milles en allant vers le nord. Le Canadian-Northern est sur la rivière Thompson et non pas sur la Fraser.

M. OLIVER: Combien de milles de ce chemin sont terminés?

M. COCHRANE: Dix-sept milles.

M. OLIVER: Est-ce que les cent milles auxquels s'applique cette subvention mènent le chemin à un point géographique important?

M. STEVENS: Pas nécessairement, mais il ouvre un bon territoire.

M. COCHRANE: Je crains que la compagnie ne revienne demander de l'aide.

M. OLIVER: Ce tracé doit traverser Burrard-Inlet. A-t-on fait des travaux de chaque côté de Burrard-Inlet?

M. STEVENS: Non, l'honorable député verra plus tard une subvention en faveur d'un pont public qui traversera Burrard-Inlet.

M. OLIVER: Mon honorable ami dit que 17 milles de la voie sont terminés. Ces 17 milles sont-ils au nord de Burrard-Inlet?

M. STEVENS: Non, au sud.

M. LEMIEUX: L'honorable député espère-t-il que ce pont soit jamais construit?

M. STEVENS: Oui.

M. LEMIEUX: Je l'espère.

17. A la compagnie du chemin de fer central de Kootenay, pour les lignes ferrées suivantes:
a) A partir de Golden, par voie de Windermere et Fort-Steele jusqu'à un point sur le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise à ou près Jukeson; n'excédant pas 175 milles;
b) A partir d'un point sur le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, à ou près

Caithness, en allant vers la frontière internationale; n'excédant pas 25 milles;

Lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 des Statuts de 1911, article 1er, item 43; n'excédant pas en totalité 200 milles.

M. OLIVER: L'honorable ministre nous a promis, lorsque cet article était en discussion pendant l'étude des résolutions, qu'il donnerait à la Chambre les renseignements demandés concernant la construction du chemin.

M. COCHRANE: Quinze milles sont en voie de construction.

M. OLIVER: Cette ligne passe-t-elle entre Golden et l'embranchement du Nid-du-Corbeau?

M. COCHRANE: Non, il se dirige vers la frontière internationale.

M. OLIVER: Je parle du premier paragraphe depuis Golden via Windermere et Forth-Steele jusqu'à Jukeson dans la région du Nid-de-Corbeau, 175 milles. Je voudrais savoir quelle est la situation de la voie.

M. BURRELL: J'ai dit l'autre jour que la compagnie poussait les travaux, mais je ne sais pas où elle en est rendue. Si le ministre dit qu'elle n'a construit que 15 milles, c'est sans doute exact. Mais je sais qu'elle a commencé les travaux de la l'année dernière, qu'elle en a poussé la construction avec vigueur et qu'elle se propose de terminer les travaux aussi vite que possible.

M. OLIVER: Le ministre est-il renseigné sur les intentions futures de la compagnie? Sait-il si elle va construire ces 175 milles sans plus de délai?

M. BURRELL: C'est ce que l'on m'a dit.

M. OLIVER: Je veux savoir ce qu'en dit lui-même le ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Je n'en sais rien.

M. OLIVER: Le ministre possède des renseignements au sujet du 2e paragraphe qui se rapporte à la ligne partant d'un point près de Caithness, en allant vers la frontière internationale n'excédant pas 25 milles. Le ministre pourrait-il nous dire si la construction de la ligne est avancée.

M. COCHRANE: Voici une carte. Peut-être que l'honorable député pourra y trouver des renseignements.

M. OLIVER: Alors le ministre ne connaît lui-même rien au sujet des travaux de construction de cette partie de la ligne de Caithness à la frontière?

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: Je demanderais à mon honorable ami s'il croit qu'il est de bonne

politique de subventionner des chemins de fer allant du nord au sud?

M. STEVENS: C'est la direction des vallées.

18. A la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, pour une ligne à partir de ou de près Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 des Statuts de 1908, article premier, item 1, pour 50 milles au plus.

M. OLIVER: Quel est le but de ce chemin de fer?

M. BURRELL: Il passera à environ 50 milles au nord de Grand-Forks pour aller au camp minier de Franklin; il y a déjà 20 milles en exploitation et la compagnie va construire le reste.

M. GRAHAM: Est-ce que Franklin-Camp est une corporation solide et active?

M. BURRELL: Il y a beaucoup de minéraux à cet endroit.

19. A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) De Wellington à Alberni; pour 60 milles au plus;

b) A partir d'un point à ou près McBride-Junction jusqu'au village de Sandwich ou vers ce village, pour 45 milles au plus;

c) A partir du village de Sandwich jusqu'à la rivière Campbell; pour 38 milles au plus; lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 des Statuts de 1907, article 1er, item 20, et par le chapitre 63 de 1908, article 1er, item 35; n'excédant pas en totalité 143 milles.

M. OLIVER: La construction de ce chemin de fer est-elle avancée et est-elle faite par le chemin de fer canadien du Pacifique?

M. COCHRANE: Je ne le crois pas. Il y a déjà 107 milles de voie en exploitation, et 28 milles en construction. Le chemin de fer est presque tout construit.

20. Pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc Pacifique au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 des Statuts de 1908, article 1er, item 51; pour 100 milles au plus.

M. OLIVER: La construction de ce chemin est-elle commencée?

M. COCHRANE: Non.

M. OLIVER: Si je suis bien renseigné la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a acheté le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo. Est-ce la compagnie du Pacifique ou une autre compagnie indépendante qui appuie cette demande?

M. COCHRANE: La subvention était accordée auparavant à une compagnie particulière, mais les ministres ont pensé que

si nous ne mentionnions pas le nom de leur compagnie, nous aurions plus de chances que la voie se construise. J'aurais dû appeler l'attention de la Chambre sur ce changement. Au lieu de voter la subvention à la compagnie comme auparavant, nous la votons aujourd'hui à une compagnie. Il est possible que ce soit la même compagnie ou une autre qui fasse les travaux.

M. OLIVER: Cette ligne devant passer en partie sur l'île de Vancouver et en partie sur la terre ferme, comprend le pont qui devra être érigé plus tard entre l'île Vancouver et la terre ferme. On ne peut pas espérer raisonnablement que ce pont, si on le construit, comme on s'y attend bien, étant une entreprise si considérable, puisse être bâti par une compagnie particulière et surtout par une compagnie locale. On parle de ce projet depuis que la Colombie-Anglaise est entrée dans la Confédération, et je ne crois pas qu'il soit de bonne politique de laisser accaparer l'entreprise par une charte locale. Cela complique la situation, laisse la porte ouverte à des réclamations de la part de ceux qui ont la charte et tend de plus à empêcher d'autres personnes de rechercher cette vaste entreprise. La subvention dans ce cas-là devrait être retirée, et on ne devrait accorder à aucune compagnie le droit à ce tracé.

M. COCHRANE: L'ancienne compagnie a perdu ses droits à la subvention parce qu'elle n'a rien fait.

M. OLIVER: Lorsque l'entreprise est si considérable, qu'elle demande pratiquement les ressources de la nation pour être exécutée comme elle doit l'être, il est mieux de ne pas la confier à aucune compagnie afin que le champ soit libre à tous.

M. COCHRANE: Proposeriez-vous d'accorder une subvention à la compagnie?

M. OLIVER: Non, je ne le proposerais pas. L'entreprise est si considérable que je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux qu'elle soit laissée à la nation.

M. COCHRANE: Je vois quelle est votre objection.

M. OLIVER: Je ne pense pas qu'il soit opportun de confier l'exécution d'un tel projet à une compagnie, sauf peut-être une compagnie comme le canadien du Pacifique, disposant d'énormes ressources; mais je ne pense pas qu'il faille beaucoup compter que le Pacifique-Canadien se chargera d'une telle entreprise. On agirait beaucoup plus sagement en ne permettant pas l'accaparement du terrain par un grand nombre de concessionnaires de petites chartes. On s'exposerait à moins de difficultés, une fois le temps venu pour le Gouvernement d'opérer ce raccordement comme grande entreprise nationale.

M. COCHRANE.

M. EMMERSON: A mon avis, il est inopportun de renouveler cet offre de subvention. L'idée de construire un pont sur le détroit de Seymour était une question très discutée du temps où j'étais ministre, et depuis elle a été agitée de temps à autre. Comme la question du canal de la baie Georgienne et celle de l'agrandissement du canal Welland, c'est une question qui revient constamment sur le tapis. En raison de son intérêt national, la construction de ce pont devrait être, à mon avis, entreprise par le Gouvernement fédéral. Je suis sûr que le ministre des Chemins de fer hésiterait avant de conclure une convention pour une telle entreprise avec une compagnie qui ne serait pas à même de la mener à bien.

M. STEVENS: Je ferai observer que cela n'aboutit pas nécessairement à l'accaparement du détroit de Seymour. Ce résultat ne pourrait se produire avant que l'itinéraire, les plans du pont, etc., aient été soumis au département et une convention passée. La proposition se réduit à demander le renouvellement de la subvention. Je pourrais aussi faire observer que jusqu'ici la construction de ce pont et de ce chemin de fer était une impossibilité, parce que le pays n'était pas suffisamment occupé et colonisé. Mais aujourd'hui, il se colonise avec une telle rapidité que l'exécution d'un tel ouvrage sera d'ici à quelques années, non seulement possible, mais d'une absolue nécessité. Je prétends que cette subvention ne nuit aucunement aux perspectives de construction d'un pont public. J'ajoute que la tendance aujourd'hui dans la Colombie-Anglaise, où on a besoin de ponts très grands, est de les construire sous un régime de coopération entre la province et les intérêts locaux comme cela est arrivé dans le cas du pont sur le fleuve Fraser et du pont sur le bras de mer de Burrard. On est à construire ce dernier pont entièrement par l'initiative des municipalités et de la province, mais avec l'aide d'une subvention du Gouvernement fédéral. La proposition actuellement sur le tapis ne contraviendra nullement à ce projet.

M. GRAHAM: Le pont sur le bras de mer de Burrard diffère du pont actuel en ce qu'il relie deux municipalités, lesquelles peuvent contribuer à son établissement, tandis que le pont actuel relie deux solitudes. La situation n'est pas la même ici. Mon opinion personnelle est qu'il est douteux que vous puissiez jamais avoir un pont sur le détroit de Seymour, si vous attendez qu'il se présente quelque compagnie pour accepter cette subvention.

D'autre part, cette offre a l'avantage de tenir le projet sous les yeux du public, et il n'y a probablement aucun inconvénient à renouveler l'offre d'une subvention, sauf peut-être qu'on pourrait y voir la reconnaissance d'un droit réel ou imaginaire,

qu'il y aura lieu d'annuler plus tard lorsque la compagnie ou le Gouvernement se chargera d'exécuter l'entreprise. Vous établissez un service de bacs transbordeurs pour le bénéfice de l'île du Prince-Edouard, après avoir discuté durant des années un projet de tunnel; et tout convaincu que je sois qu'on finira par établir ce raccordement entre l'île de Vancouver et la terre ferme, il est difficile de prévoir comment ce raccordement s'effectuera. Suivant moi, si le maintien de cette offre de subvention n'aide pas à déterminer la construction du pont, d'autre part, elle n'y nuira pas.

M. COCHRANE: Je verrai à ce que toute compagnie qui obtiendra cette subvention soit, comme on dit, "du Missouri", et donne des preuves de son aptitude à le faire; elle devra nous prouver qu'elle est en mesure de construire le pont, avant que nous lui accordions la subvention.

M. OLIVER: Je suppose bien que le ministre y aura l'œil, mais il est possible qu'une compagnie, sous l'empire d'une telle charte, s'empare des avenues du pont, ce qui, dans une région montagneuse comme celle-là, équivaldrait à tenir la clé de l'entreprise.

M. COCHRANE: Si cela arrivait, c'est que j'aurais failli à mon devoir.

M. OLIVER: Nous tiendrons le ministre à sa parole à cet égard.

M. GRAHAM: Lorsque le temps sera venu de lui accorder une charte lui conférant des droits, assurez-vous que la compagnie n'a pas la haute main sur les avenues du pont.

M. GOODEVE: La modification opérée par le ministre paraît résoudre l'objection soulevée par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). C'est à peu près comme une récompense offerte à toute compagnie disposée à exécuter l'entreprise, et bien entendu il lui faudra dans tous les cas s'adresser au ministre, de sorte que toutes les précautions sont prises.

M. OLIVER: Du moment que le ministre a déclaré que telle sera sa ligne de conduite, il n'en faut pas davantage.

21. A la compagnie des charbonnages et du chemin de fer de Fredericton à Grand-Lake, pour une voie ferrée reliant un endroit sur l'Intercolonial à proximité de Gibson, à un endroit à proximité de Minto, ainsi que pour un embranchement à partir d'un endroit sur la ligne ci-dessus mentionnée jusqu'à Marysville; n'excédant pas 35 milles.

M. GRAHAM: Il s'agit du nouveau créé, je pense?

M. COCHRANE: Non, pas celui-ci. Je crois qu'on est à mettre en exploitation des houillères le long de cette ligne. La compagnie du Pacifique-Canadien, je pense, est propriétaire des mines de charbon, et

cette ligne est destinée à lui permettre de transporter le charbon jusqu'à l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Quels sont ceux qui composaient la compagnie des charbonnages et du chemin de fer de Fredericton à Grand-Lake?

M. COCHRANE: Les noms des signataires sont A. R. Slipp, H. P. Timmerman, C. F. Chesnut, D. King, Hazen Hoffers.

M. EMMERSON: C'est virtuellement le chemin de fer canadien du Pacifique.

M. COCHRANE: Je le pense.

22. A la compagnie Great Northern Mining and Railway, Limited, pour une ligne de chemin de fer depuis Little-River jusqu'à Eastern-Harbour, en passant par Belle-Marche; n'excédant pas trois milles.

M. EMMERSON: Qui sont les requérants?

M. COCHRANE: P. Fiset, J. L. Fiset, M. V. Grondin.

M. EMMERSON: Est-ce dans le Nouveau-Brunswick?

M. COCHRANE: Non, c'est dans le comté d'Inverness.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il se trouve là un gisement de gypse qu'on est à exploiter.

23. A la compagnie de chemin de fer de Southampton, pour une ligne de chemin de fer à partir de Millville, ou d'un point à proximité jusqu'à un point sur le fleuve Saint-Jean, près du pont de Pokiok; n'excédant pas 123 milles.

M. EMMERSON: Quels sont ceux qui font cette demande?

M. COCHRANE: J. K. Pender, John Stewart, H. H. McNally, D. Gilman, P. A. Guthrie, A. G. Hagerty, W. E. Trites.

M. EMMERSON: Ce chemin est-il actuellement construit?

M. COCHRANE: C'est ce qu'on me dit.

M. CARVELL: J'en connais quelque chose. Les terrassements sont faits sur un parcours de 5 ou 6 milles, et il est possible même que les rails soient posés à l'heure qu'il est. Une partie est en construction.

M. EMMERSON: Quand cette demande a-t-elle d'abord été faite? C'est une ligne purement locale, à ce que je comprends. La compagnie a été constituée en corporation par la législature du Nouveau-Brunswick, et sans s'adresser au Gouvernement fédéral, on a commencé les travaux. Elle part d'une station du nom de Millville et suit le cours du fleuve Saint-Jean. Millville est une station sur la ligne du Pacifique-Canadien qui relie la jonction de Newburg à

Gibson et à la ville de Fredericton. Je crois savoir que ce chemin de fer a été construit en vue de donner accès par chemin de fer à Fredericton aux habitants des bords de la Nackawick et de Pokiok. Cette ligne doit se prolonger vers l'ouest et le nord sur une distance de 13 milles, depuis la rivière jusqu'à Millville, puis elle suit ce qu'on appelle la ligne de Gibson depuis la jonction de Newburg jusqu'à Gibson et Fredericton ou Marysville et Fredericton. Tout dernièrement, le projet de construction du chemin de la vallée du fleuve Saint-Jean a été très discuté. L'honorable ministre a dans ce bill un crédit destiné à venir en aide à ce dernier chemin de fer. Cette voie ferrée suit la rive sud du fleuve Saint-Jean, et permettra aux habitants de Nackawick et de Pokiok d'atteindre Fredericton.

C'est le chemin de fer du fleuve Saint-Jean qui fournit le meilleur moyen de communication; et au point de vue des intérêts du Dominion, il me semble que nous ferions un meilleur emploi de nos fonds en venant en aide à la construction d'un pont sur la rivière pour permettre d'arriver au chemin de fer du fleuve Saint-Jean. Une fois ce dernier chemin de fer terminé, l'autre ne sera plus exploité, car les établissements le long du fleuve à cet endroit et jusqu'à Millville sont très peu nombreux, et il importe d'assurer des moyens de communication par chemin de fer aux habitants de la rive nord du Saint-Jean, avec raccordement sur Fredericton et Woodstock. Jusqu'ici le seul moyen de le faire a été de construire cette voie ferrée de 13 milles jusqu'à Millville, où l'on pouvait se raccorder avec le présent chemin de fer exploité par le Pacifique-Canadien et connu sous le nom de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Maintenant, bien tardivement, après qu'une compagnie a construit ou à peu près terminé une courte voie ferrée, de 13 milles de longueur qui n'est utilisée que pour les fins locales, le Gouvernement, par une autre disposition du bill, vient en aide à ce qui serait, ou à ce qui devrait être pour bien dire une grande ligne transcontinentale, et ces gens auraient quand même un moyen de communication par le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Je doute de l'opportunité, soit dans l'intérêt public, soit dans l'intérêt de la localité, d'accorder de l'aide à ce chemin de fer, car à peine sera-t-il construit qu'il n'aura plus déjà aucun usage ni aucune utilité. Je suis sûr que le Pacifique-Canadien ne voudrait pas l'exploiter, et qu'aucune compagnie particulière ne le ferait, et, dans ces conditions, c'est pour bien dire subventionner 13 milles de voie ferrée sans résultat pratique aucun, pas même de fournir à un groupe de population un moyen de sortie, puisque déjà il l'aura dans le che-

M. EMMERSON.

min de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Sans doute, on se propose de ne subventionner que 13 milles, ce qui est assez peu de chose; mais je suis sûr que si le ministre et ses collègues avaient été au courant des conditions locales, ils auraient hésité à soumettre une mesure en aide à la construction de cette voie ferrée.

M. CARVELL: Je tiens à prévenir le ministre que la situation n'est pas aussi mauvaise que le dit mon honorable ami, car le reste de la ligne en question ne sera jamais construit, et le pays, par suite, ne sera jamais appelé à payer une subvention pour plus de 6 ou 7 milles, à moins que la compagnie ne nous demande de la doubler. Je ne serais pas surpris que M. Pindar fit cette demande car la ligne dont il s'agit n'a d'autre objet que de conserver l'alliance politique de ce monsieur. Il est un député marquant de la législature du Nouveau-Brunswick et l'on craint de le mécontenter.

M. COCHRANE: C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. CARVELL: C'est pourquoi il a fallu faire quelque chose pour cet homme.

M. COCHRANE: Ce n'est pas ce que la demande comporte.

M. CARVELL: Je sais que ceci ne se trouve pas dans la correspondance. C'est un simple renseignement que je donne au ministre. Le gouvernement de la province s'est vu obligé finalement de garantir les obligations de cette ligne pour toute la distance.

M. EMMERSON: Dites-vous que la province a garanti les obligations?

M. CARVELL: Oui, il y a à peu près un an. C'est à 6 ou 7 milles seulement du moulin de Pindar, et la ligne passe à travers une région bien peu peuplée. Au moulin de Pindar, il existe un groupe assez important, et je ne m'oppose pas à ce qu'on donne un chemin de fer à ces gens-là. La difficulté que j'y vois, c'est qu'il n'y a rien là qui puisse tenter personne de faire circuler des trains sur cette ligne. Aussi, j'ai bien peur que la population de l'endroit n'obtienne pas ce qu'elle attend. Si le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean n'avait pas été construit le long de ce cours d'eaux, ainsi que l'a mentionné mon honorable ami de Westmoreland, je crois que l'on aurait pu trouver de quoi alimenter la ligne, car l'objet que l'on avait en vue en construisant cette ligne c'a été tout d'abord de satisfaire aux nombreuses demandes des populations de ces territoires qui, depuis ma plus tendre enfance, ont désiré que l'on établît un chemin de fer entre Woodstock et Fredericton, le long du fleuve Saint-Jean.

M. EMMERSON: Du côté sud?

M. CARVELL: Oui, du côté sud; et, en construisant cet embranchement de Millville, on aurait touché à mi-chemin ce territoire entre Woodstock et Fredericton.

Il y a cinq ou six ans, le gouvernement de la province a fait construire un superbe pont en fer, et l'on espérait obtenir pour cette ligne le trafic d'une région s'étendant à 10 ou 12 milles dans cette région, comme celui qui lui viendrait de l'embranchement de Millville. Etant donné l'état de choses qui existait autrefois, il eut été possible d'y faire fructifier des capitaux et le public aurait eu les facilités dont il avait un si grand besoin. Maintenant que l'on va construire le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, cette ligne devient absolument inutile, et je n'hésite pas à prédire que jamais elle ne dépassera le moulin de Pindar. La situation, comme on le voit, n'est pas aussi désespérée que veut bien le dire l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). La compagnie, en effet, ne reviendra jamais demander une subvention pour toute l'étendue de sa ligne.

M. COCHRANE: Jamais le gouvernement du Nouveau-Brunswick ni aucun de ses membres ne m'ont demandé cette subvention.

M. CARVELL: J'accorde sans difficulté ce que le ministre dit là.

M. COCHRANE: Sans compter que, pour avoir droit à une partie quelconque de cette subvention, il faudra qu'il ait été construit 13 milles de voie.

M. CARVELL: Et la compagnie alors demandera une nouvelle subvention.

M. COCHRANE: J'espère visiter moi-même cette ligne avant de conclure un marché, et je tiendrai compte de ce que vient de dire l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson).

M. CHISHOLM (Antigonish): J'aimerais à savoir du ministre si l'Antigonish and Country Harbour Iron and Railway Company lui a adressé une demande relative à une ligne allant d'Antigonish à Country-Harbour.

M. COCHRANE: Je crois savoir qu'en effet une demande comme celle-là m'a été adressée.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre a-t-il pensé à faire visiter le pays entre Antigonish et Country-Harbour? On prétend qu'une ligne établie là servirait mieux les intérêts de la population de ce territoire que le chemin de fer de Sunny-Brae à Country-Harbour, pour lequel l'entreprise avait été adjugée il y a moins d'un an. Le contrat relatif à cette dernière ligne a été annulé par le nouveau ministère et la

question de construire un chemin de fer dans cette partie du pays est à l'étude. On assure que, si une ligne était construite d'Antigonish à Country-Harbour plutôt que de Sunny-Brae à Country-Harbour, cela mettrait en valeur un superbe territoire.

M. COCHRANE: Ce serait plus court peut-être.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ce que l'on prétend, c'est que la ligne que je propose passerait à travers une région bien meilleure. Par le fait, je sais que, d'Antigonish à Country-Harbour, il y a de très bonnes terres arables. Il y a aussi des mines de cuivre à Copper-Lake, à peu près à mi-chemin entre Antigonish et Country-Harbour. L'exploitation de ces mines est retardée par le fait de l'absence de communications par chemin de fer. Il y a aussi dans le voisinage d'Antigonish d'immenses dépôts de gypse qui pourrait s'expédier par cette voie. De fait, l'exploitation de cette ligne serait immédiatement profitable. Il ne peut se présenter aucune difficulté dans la construction, attendu que le terrain est d'un bout à l'autre parfaitement uni, et il n'y a pas de ponts bien considérables à construire. J'aimerais à savoir du ministre s'il se propose de faire faire une étude du terrain en vue d'un chemin de fer à établir dans cette région.

M. COCHRANE: Je puis dire à l'honorable député que je compte rechercher quelle pourra être la route la meilleure pour ce chemin de fer. Pendant ma tournée d'inspection, j'examinerai tous les tracés et je me déciderai pour le plus avantageux.

M. SINCLAIR: Je ne puis laisser mon honorable ami (M. Chisholm) (d'Antigonish) faire une pareille proposition sans dire au ministre qu'à mon avis, cette ligne qu'il suggère n'aura pas pour la région l'utilité de celle que l'on projette d'établir entre Sunny-Brae et Country-Harbour. Je n'ai absolument rien à dire contre la ligne de Sunny-Brae à Country-Harbour. Il est de fait, comme le dit mon honorable ami (M. Chisholm, d'Antigonish) que la route qu'il propose passe à travers un pays très riche, où il se trouve une mine de cuivre non exploitée. J'espère voir quelqu'un de ces jours se construire un chemin de fer dans cette région. Pour le moment, celui de Sunny-Brae à Country-Harbour est ce qu'il y a de plus pressé, attendu qu'il mettra en valeur un territoire beaucoup plus étendu. Ces deux municipalités sont dans le comté que je représente. Si la proposition de mon honorable ami d'Antigonish était adoptée, la ligne traverserait la campagne, mais il ne desservirait pas la municipalité qui est à l'ouest. C'est à peine si elle y toucherait en passant, et ce serait laisser de côté presque toute la région de Sainte-Marie, cependant très étendue et très populeuse, région boisée et sur laquelle je compte beau-

coup pour alimenter cette ligne. Je ne crois pas que vous puissiez trouver rien de mieux que la route adoptée par l'ancienne administration, route qui de Sunney-Brae va à la ville de Guysborough, et de Cross-Roads à Country-Harbour. J'ai si souvent signalé cette affaire à l'attention du ministre qu'il en doit être fatigué; mais, en entendant mon honorable ami d'Antigonish faire sa proposition, j'ai cru devoir m'assurer que le ministre ne se laisserait pas entraîner à de nouveaux projets.

M. GRAHAM: Je crois que, dans les circonstances, il serait bon d'être encore plus prudent qu'à l'ordinaire à l'égard de ceux qui poussent à la construction de lignes susceptibles de venir s'embrancher sur l'Intercolonial. Ce que je dis là est à cause d'une déclaration que sans doute l'on fera prochainement à l'égard des lignes devant servir de tributaires à l'Intercolonial. Dans les cas où le promoteur agit de bonne foi et que le chemin est nécessaire, la construction de ces lignes ne saurait causer de préjudices au Gouvernement non plus qu'à l'Intercolonial, même s'il faut tôt ou tard, les prendre à notre charge. J'avertis cependant le ministre de bien s'assurer de la sincérité des promoteurs. La nature humaine, en effet, étant ce qu'elle est, cette perspective de revendre au Gouvernement pourrait encourager certains individus à se faire voter des subventions ici et une garantie par le gouvernement provincial, afin d'avoir plus tard à céder au Gouvernement une chose qui ait de la valeur.

M. EMMERSON: Il devrait être pris des mesures pour que, dans le cas d'acquisition par l'Etat d'une ligne d'embranchement, la subvention nous revienne ou que du moins il en soit tenu compte dans le marché à conclure.

M. COCHRANE: Parfaitement.

24. A la Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines Drummond, à Austin-Brook, un bras de la rivière Nepisiquit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer intercolonial et depuis ce point jusqu'à Alston-Point, sur le côté nord, ou jusqu'à Carron-Point, sur le côté sud de l'entrée de Bathurst du port dans ledit comté; n'excedant pas 26 milles.

M. EMMERSON: Plairait-il au ministre de nous expliquer les circonstances de cette demande?

M. COCHRANE: Le chemin a été construit et mis en service. Il contribue au développement d'une partie de la province. Il y a à l'extrémité de la ligne une mine de fer considérable, qu'elle aide à faire valoir.

M. TURGEON: Je remercie le ministre des chemins de fer d'avoir accordé une subvention à cette ligne. C'est une suite

M. SINCLAIR.

de l'exploitation de l'immense mine de fer dont j'ai parlé précédemment au ministre en différentes occasions, et qui sera certainement la cause d'un commerce considérable dans cette région. Ce qui veut dire que cette ligne sera pour l'Intercolonial un tributaire important. Il a été construit un peu plus de 16 milles de cette ligne depuis les mines jusqu'à un raccordement de l'Intercolonial à Black's-Cut, à 4 milles du port de Bathurst.

Ces bateaux font leur service depuis le mois de mai et se rendent jusqu'à Newcastle. Ils pourraient se rendre avec le produit de leurs mines jusqu'à Bathurst; mais en attendant que le port de Bathurst soit approfondi et outillé, force leur est bien de rebrousser chemin à Newcastle, à 41 milles de là alors qu'ils ne sont qu'à trois milles et un quart du port de Bathurst. Ils ont fourni un service régulier de passagers, au grand bénéfice de cette contrée minière, que l'honorable député connaît parfaitement. L'été et l'automne, ces navires sont en outre avantageusement utilisés par les amateurs de sport. Sans aller jusqu'à Alston-Point ou la Pointe-Caron, on pourra trouver un meilleur port pour les vaisseaux à la tête du port de Bathurst. C'est là une subvention qui favorisera les intérêts de toute la rive nord du Nouveau-Brunswick.

M. GRAHAM: C'est ce qu'on appelait la mine Drummond, il y a quelques années?

M. TURGEON: Oui, lorsque l'honorable député (M. Graham) était ministre des Chemins de fer et des Canaux, je demandai une prorogation du délai fixé par la charte, en attendant l'obtention d'une subvention de chemin de fer. Mais malheureusement les élections eurent lieu, avant que la subvention pût être votée.

M. GRAHAM: J'en conviens, ce furent là de malheureuses élections. La construction de cette ligne serait-elle préjudiciable au trafic de l'Intercolonial? Ce chemin de fer enlèvera-t-il à ce dernier réseau son trafic actuel?

M. TURGEON: Il ajoutera au trafic de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: C'est ce qui a lieu pour le moment. Je le répète, on n'a construit que 17 milles et demi jusqu'à un endroit sur l'Intercolonial. Mais la compagnie se propose de pousser la construction du chemin de fer jusqu'à la mer.

M. GRAHAM: Et cela enlèvera du trafic à l'Intercolonial?

M. TURGEON: Ce chemin de fer une fois terminé, l'Intercolonial pourra perdre quelque peu de ses transports de minerais de fer. Mais il trouvera ample compensation de cette perte dans le développement du pays et l'immense volume de commerce qui en résultera.

M. COCHRANE: C'est par l'Intercolonial que se font les transports d'approvisionnement.

M. TURGEON: Il y a là une population de plusieurs centaines d'âmes et l'Intercolonial bénéficie d'un fort volume de transports. Il existe aux mines un établissement fort important.

M. EMMERSON: Si on pousse la construction de ce chemin de fer jusqu'à Alston-Point du côté nord du port, ou jusqu'à la Pointe-Caron du côté sud du port, il s'en suivrait que l'Intercolonial ne bénéficierait nullement du trafic créé par les expéditions de minerai de fer de la prétendue mine de Grand-Falls aujourd'hui exploitée par les MM. Dummond. Je me figurais que l'Intercolonial avait construit un rameau et s'était ainsi assuré l'immense trafic se rattachant, au dire de mon collègue (M. Turgeon), à l'exploitation de ces mines. C'est bien là, à mon avis, ce qu'on aurait dû faire. Il existe, paraît-il d'autres exploitations minières dans cette localité. Cette subvention est accordée à une compagnie minière, ce qui veut dire que cette compagnie aura la haute main sur les opérations minières aux produits desquelles ce chemin de fer seul offrirait un débouché. Si on développait d'autres mines, ces exploitations seraient en posture fort désavantageuse... Tel est l'enseignement qui se dégage de l'histoire de tous les chemins de fer exploités par une compagnie minière. Si l'Intercolonial devait acquérir ce chemin de fer, dans l'intérêt de l'Intercolonial, et du pays lui-même et du comté que représente ici mon collègue (M. Turgeon). Le chemin de fer devrait devenir un embranchement de l'Intercolonial dans l'intérêt général du pays et dans l'intérêt même du port de Bathurst, dont mon collègue désire si vivement le progrès et la prospérité et pour la même raison, il ne faudrait pas payer de subvention à la compagnie.

A mon sens, ce serait là un bon emploi des deniers de l'Etat, s'inspirant des intérêts du pays tout entier. Je le comprends, la compagnie a présenté sa demande et le Gouvernement inaugure ce système d'acquisition de petites artères ou lignes secondaires; tout de même le ministre devrait hésiter avant d'exercer l'autorité que lui accorderait cette disposition du bill. Comme il l'a dit, la compagnie ne peut obtenir la subvention que si elle pousse la construction de sa ligne, de l'Intercolonial même où se trouve son terminus actuel, jusqu'à la mer.

M. COCHRANE: Telle n'est pas la rédaction donnée au contrat.

M. EMMERSON: Il lui faudrait atteindre ce point avant d'obtenir la subvention.

M. COCHRANE: Avant de pouvoir obtenir la subvention dans son intégralité, elle

doit construire cette partie de son chemin de fer; mais elle obtiendrait le reliquat de son subside, lors de l'achèvement du reste de la ligne.

M. EMMERSON: Evidemment, elle obtiendrait sa subvention, en achevant son chemin de fer.

M. COCHRANE: Non, elle a droit de recevoir sa subvention, aux conditions et stipulations figurant dans tout autre traité relatif à la subvention. Le contrat se rattachant aux 13 milles a reçu tout spécialement cette rédaction. Mais ici la compagnie a le droit de toucher sa subvention, pour tous les 10 milles qu'elle construit, d'après les estimations basées sur l'avancement des travaux.

M. EMMERSON: Effectivement, et elle obtiendrait la subvention dans son intégralité, quand bien même elle ne poursuivrait pas ses travaux plus loin que la ligne de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: Elle toucherait la subvention affectée aux 17 milles de sa voie ferrée.

M. EMMERSON: La totalité?

M. COCHRANE: Non, cette fraction-là même de la subvention. La compagnie ne toucherait rien pour la partie non construite.

M. TURGEON: En réponse au député de Westmoreland (M. Emmerson) je dois dire que je suis aussi fortement convaincu que lui: que l'Etat doit acquérir toutes les petites artères sur le parcours de l'Intercolonial. La première proposition que j'ai adressée au département des Chemins de fer, à l'époque où fut formulée cette demande, portait que l'Etat même devait construire cette voie ferrée. Au demeurant, à cette époque, le député de Westmoreland n'avait pas encore suffisamment éclairé le peuple canadien sur l'importance d'acquérir ces petites artères, et la compagnie ne pouvant prévoir l'adoption de ce système, se mit en frais de construire son chemin de fer et en acheva 17 milles, de manière à pouvoir faire quelques expéditions, avec l'entente qu'elle obtiendrait une subvention pour la partie de la ligne s'étendant de la mine même jusqu'à l'Intercolonial. Si plus tard, elle poursuivait sa ligne jusqu'au port, elle aurait droit à la subvention calculée sur le nombre supplémentaire de milles de voie construite.

Quant au trafic que ce chemin de fer peut acheminer vers l'Intercolonial, ou détourner de ce réseau, je dois dire à la Chambre que les populations de la rive nord du Nouveau-Brunswick et celles de la Nouvelle-Ecosse, retireraient du développement de cette mine des avantages qu'on peut à peine soupçonner; qu'il en peut résulter pour l'avenir, la création de toutes espèces

d'industries métallurgiques pour la rive nord du Nouveau-Brunswick, et un immense progrès pour ce pays, au p'us grand avantage de l'Intercolonial même. Voilà mon avis à cet égard et la compagnie me semble avoir parfaitement droit à la subvention. Si plus tard, le Gouvernement juge à propos d'acquérir ce chemin de fer comme petite artère de l'Intercolonial, je dois déclarer que pour mon propre compte, je verrais la chose d'un bon œil.

M. EMMERSON: Pour mettre en meilleure lumière une observation que vient de formuler un de nos collègues, je dois dire que, puisque le ministre se propose de passer avec cette compagnie un contrat relatif à la subvention, il devrait y insérer une stipulation portant que, dans le cas où l'Intercolonial ferait l'acquisition de ce chemin de fer, il sera rendu compte de la subvention payée à la compagnie.

M. COCHRANE: Je suis tout à fait de cet avis.

M. TURGEON: J'y souscris également.

M. GRAHAM: A l'époque où la question de ce chemin de fer vint sur le tapis, on représenta au département que cette mine, aurait une des plus fortes productions du monde entier, ou du Canada pour le moins, et je n'en doute nullement.

Le ministre pourrait-il nous éclairer au sujet de la production de cette mine et à l'égard de son mode de développement? Il nous a parlé de la forte production qu'on attendait de cette mine. Où en est-on rendu? Dans quelle mesure l'a-t-on exploitée. Combien en a-t-on retiré de minerai?

M. COCHRANE: Je n'ai pas ce renseignement.

M. TURGEON: En parcourant dernièrement le rapport du département des Mines, je voyais qu'on a expédiés environ 380,000 tonnes de minerai, presque entièrement la production de cette mine du Nouveau-Brunswick. La compagnie possède tout l'outillage de chemin de fer voulu pour un important trafic. L'été dernier elle a acheté soixante à soixante-cinq wagons d'acier reversibles adaptés à son trafic; elle possède un excellent outillage y compris de belles et puissantes locomotives Mogul, et tout l'hiver elle a fait les préparatifs voulus en vue d'un immense trafic, au cours de la prochaine saison. Elle s'occupe sans relâche de travaux d'amélioration, afin de faciliter ses expéditions et de rendre plus lucratifs et de manière à capturer le trafic à l'avenir. J'ai pleinement foi dans l'avenir de cette mine, comme je l'ai dit au ministre des Chemins de fer, il y a deux ou trois ans.

M. EMMERSON: Dans le sens de la question posée par le député de Renfrewsud (M. Graham) je dois observer que si

M. TURGEON.

cette compagnie n'aboutit pas au succès et ne réussit pas à développer les ressources de cette partie de la province et à obtenir une forte production minière, la faute n'en retombera certainement pas sur le Gouvernement qui a fait preuve de générosité à son égard. La province du Nouveau-Brunswick a fait de grands sacrifices pour la compagnie et pour le développement de cette propriété minière, tant au moyen de droits de mine qu'autrement. Je n'affirme pas que le Gouvernement ait eu tort. Je me contente de rappeler le fait et voilà qu'aujourd'hui cette compagnie s'adresse au Parlement, maintenant que sa voie ferrée est terminée et qu'elle a bénéficié du concours financier et de l'aide généreuse qu'on lui accorde à l'égard de ce chemin de fer qui ne sera qu'un accessoire de ses opérations minières.

25. A la North Shore Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) A partir d'un point à ou près Adamsville, dans le comté de Kent, jusqu'à un point à ou près du lac Snowshoe, dans ledit comté, se reliant au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour 20 milles au plus;

b) Depuis Beersville, dans le comté de Kent, par voie de Rexton, jusqu'à un point à ou près du cap Richibouctou dans ledit comté pour 20 milles au plus; n'excédant pas en totalité 40 milles.

M. EMMERSON: Je voudrais avoir des renseignements complets à ce sujet. C'est une chose nouvelle pour moi et quelque peu surprenante. Mais peut-être que les explications données au comité par le ministre changeront mes idées.

M. FOWLER: Je dois dire que je connais quelque chose de ce projet de ligne de chemin de fer. C'est en réalité une ligne commençant à un endroit sur le chemin de fer du Grand-Tronc près du lac Snowshoe et se continuant vers l'est jusqu'à Adamsville sur l'Intercolonial.

La région d'Adamsville à Beersville est déjà parcourue par le chemin de fer de la rive nord.

M. EMMERSON: Quelle est la distance?

M. FOWLER: Dix ou douze milles; c'est une petite distance. La ligne, à partir de Beersville est supposée aller près du cap Richibouctou, en passant par Rexton qui est une localité importante du comté de Kent et qui n'a pas bénéficié de communications par chemins de fer. Cette ligne remédiera à ce désagrément et fera communiquer Rexton avec le réseau du Transcontinental. La région qui traverse cette ligne est non seulement agricole, mais aussi minière et elle renferme d'importants gisements houillers que l'on exploite maintenant, pas encore sur une vaste échelle bien que des quantités considérables de charbon soient déjà expédiées.

M. EMMERSON: Sont-ils exploités en ce moment?

M. FLOWER: Oui.

M. EMMERSON: La production est-elle importante?

M. FOWLER: Je ne connais pas exactement le chiffre de la production, mais je sais qu'elle est considérable et que le charbon est de très bonne qualité. Naturellement quand les mines seront reliées à ce chemin de fer elles seront développées davantage et la production sera plus abondante. Ce sera une grande ressource pour le Transcontinental d'avoir l'avantage d'ouvrir ces charbonnages et d'en faire une source de revenus pour son entreprise. Il y a aussi une autre question à ce propos, il se peut que l'on trouve que la meilleure route pour le transbordement entre l'île du Prince-Edouard et le continent, soit l'endroit connu sous le nom de Carleton ou plutôt de West-Point sur l'île au cap Richiboutou.

M. EMMERSON: C'est une jolie erreur que vous commettiez à propos de la ligne de Carleton.

M. FOWLER: Oui, j'ai vu un sourire se dessiner sur votre figure et j'ai senti que je me trompais. Beaucoup de gens pensent que la route la plus pratique va de West-Point dans l'île Richiboutou sur le continent. Il n'y a pas de doute que c'est une chose possible d'avoir cette route ouverte tout l'hiver. Sans doute ce n'est pas la plus courte entre l'île et la terre ferme.

M. CARVELL: Se rapproche-t-elle du quai de bran de scie?

M. FOWLER: Mon honorable ami (M. Carvell) connaît le quai de bran de scie et son emplacement. C'est à Richiboutou, mais il s'agit ici de Rexton. Si l'honorable député était un peu plus au courant de la géographie de sa province natale, il saurait que le cap Richiboutou et Richiboutou sont assez éloignés. Je puis assurer l'honorable député que le quai de bran de scie n'est pas destiné à faire partie de ce chemin de fer. Il n'y aura rien qui ressemble à un quai de bran de scie dans cette entreprise. Quel que soit le quai qu'il y aura, il sera au cap Richiboutou et il ne sera pas construit de croutes et de sciure de bois. Je puis dire au comité que ce projet est très important et j'espère qu'on ne soulèvera pas contre lui des objections vexatoires.

M. EMMERSON: Je demandais des renseignements relatifs à la compagnie qui fait cette demande de subvention et aux promoteurs. Je suppose que le ministre peut nous donner ces renseignements?

M. COCHRANE: Oui; C. G. Polley, M. F. Keefe, F. C. Robinson, H. H. Pardee, (c'est

un bon nom), R. F. Kinnear, D. F. Jones, R. A. Irving.

M. EMMERSON: Ces messieurs sont tous très respectables autant que je puis les connaître et leur demande a droit à toute considération.

Mais, en vue du raccordement apparent de cette ligne avec une partie de celle de Beersville, il me semble qu'une question très sérieuse se soulève. Mon honorable ami a dit qu'il y avait une ligne de chemin de fer, à partir d'Adamsville, qui est une gare de l'Intercolonial à plusieurs milles au nord de Moncton, jusqu'à Beersville, distance qu'il dit être de 12 milles.

M. FOWLER: Dix ou douze milles.

M. EMMERSON: Je crois, mais je ne l'affirme pas que la distance est de 10 milles et que le gouvernement provincial l'a subventionné pour cette longueur.

M. FOWLER: Elle a 10 ou 12 milles.

M. EMMERSON: Mon honorable ami peut avoir raison. La construction de ce chemin de fer d'Adamsville à Beersville et le développement des mines de charbon à Beersville ont été encouragés par un Dr Von Hagen.

La ligne a été autorisée par une loi de la législature du Nouveau-Brunswick et de l'aide a été donnée aussi, je crois, sous forme de subvention par le Parlement fédéral. Certainement de l'aide a été fournie par la province du Nouveau-Brunswick et des obligations ont été émises pour ce chemin de fer et cette propriété. J'ai reçu par accident une lettre qui m'était adressé comme ministre des Chemins de fer en date du 22 mars 1912 et écrite de la Pensylvanie.

M. FOWLER: Ce doit être quelque Rip Van Winkle qui a écrit cette lettre.

M. EMMERSON: Elle a été écrite par un monsieur qui évidemment pense que je suis encore ministre des Chemins de fer.

M. FOWLER: Il a dû dormir pendant longtemps.

M. EMMERSON: Je suppose qu'il a consulté quelque ancien document du département des Chemins de fer et y a trouvé mon nom comme ministre. La lettre est très claire par elle-même; elle est ainsi conçue:

Honorable H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa (Ont.).

Honorable monsieur,—Je suis malheureusement intéressé dans les obligations de la Beersville Coal and Railway Company et je me trouve à perdre une somme d'argent considérable. J'ai très souvent écrit à M. D. Pottinger, à Moncton (N.-B.), qui est sans aucun doute à même de donner tous les renseignements à un malheureux intéressé, mais je n'ai jamais reçu de réponse. Si c'est ainsi qu'il agit, j'ai pensé que vous deviez le savoir.

Cette lettre est signée par M. George W. Griffin et j'avais d'intention de l'envoyer au ministre des Chemins de fer. En outre, j'ai eu des renseignements sur toute cette affaire quant à la nature de l'entreprise et au développement des mines de charbon. Comme je l'ai dit, le Dr Von Hagen, qui opérait en général dans le Nouveau-Brunswick a été le promoteur de la Beersville Coal and Railway Company et il s'est intéressé au projet.

On a beaucoup parlé du Dr Von Hagen qui a acquis une réputation un peu désagréable. Je ne suis pas en état de dire si c'est à tort ou à raison. Mais le "Canadian Mining Journal", une publication sérieuse, paraissant à Toronto, a publié dans son numéro du 15 juillet 1909, à la page 420, le paragraphe suivant relatif à M. Von Hagen, connu sous le nom de Dr Von Hagen.

Nous regarderons comme une faveur si quelqu'un de nos lecteurs qui aurait pu acheter des titres dans les compagnies formées par le Dr Hugo Von Hagen voulait bien nous envoyer confidentiellement ou autrement un exposé complet de ses transactions. Le Dr Von Hagen est un mauvais charlatan et ses entreprises minières sont frauduleuses. Le "Canadian Mining Journal" désire se procurer la preuve spécifique nécessaire pour porter une plainte au criminel contre Von Hagen. Les possesseurs d'actions de la Great North Western Company, de la Northern Coal Company, de la Kent Coal Company ou de la Maritime Coal Company (Nouveau-Brunswick), rendront un service au pays s'ils veulent nous aider à mettre fin à la carrière de Von Hagen.

Les noms dont mon honorable ami a donné lecture sont ceux d'hommes de bonne réputation, dont la majorité sont de mes amis personnels et je ne voudrais absolument pas faire de critique à leur endroit ou porter atteinte à un projet qu'ils pourraient avoir en vue. Mais, il est de l'intérêt du Nouveau-Brunswick et de cette entreprise minière que le Parlement du Canada sache avant de venir en aide à un projet de ce genre, qu'il y a derrière lui le Dr Von Hagen. La question a été portée devant les tribunaux en Angleterre. On a publié et fait circuler en Angleterre, sur des opérations de charbonnages au Nouveau-Brunswick, un prospectus d'une nature extraordinaire. Ce prospectus a fait grand tort au développement d'autres entreprises dans la province, parce qu'il était tellement mensonger, si frauduleux dans son genre et qu'il a tellement trompé de braves gens, qu'il a eu pour résultat de faire une bien mauvaise réclame au Nouveau-Brunswick.

Je voudrais être très prudent à l'égard d'une proposition de ce genre si le Dr Von Hagen a quelque chose à faire avec ce projet. On demande une subvention "pour la North Shore Railway Company à partir d'un point à ou près Adamsville dans le comté de Kent, jusqu'à un point à ou près

M. EMMERSON.

du lac Snowshoe, dans ledit comté, se reliant au chemin du Grand-Tronc-Pacifique pour 20 milles au plus". Or, Adamsville est une localité sur l'Intercolonial à 31 milles de Moncton. Qu'y a-t-il entre Adamsville et Snowshoe? Il n'y a pas de colonisation. C'est un bon terrain de chasse, je crois, dans les environs du lac Snowshoe, mais la superficie entre ces deux localités est complètement dégarnie de bois et il n'y a rien dans la localité qui réclame la construction d'un pareil chemin de fer et encore moins l'aide du Trésor pour un semblable chemin de fer. On pourra dire qu'il reliera les mines de Beersville avec le Grand-Tronc-Pacifique. Mais ces mines sont aujourd'hui en communication avec l'est et l'ouest par l'Intercolonial. Pourquoi le Gouvernement fédéral aiderait-il à la construction d'une ligne de chemin de fer allant d'une station de l'Intercolonial à une station du Grand-Tronc-Pacifique, lorsque par ce raccourci il détournerait au profit du Grand-Tronc-Pacifique le trafic qui passe actuellement par l'Intercolonial.

Pour aller de Beersville à Moncton, dans la Nouvelle-Ecosse, ou à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, de même qu'à Québec ou à Montréal, il n'y a qu'à prendre l'Intercolonial. Les mines de Beersville sont en exploitation depuis nombre d'années et le ministre, avant de demander à la Chambre de continuer l'étude de cette question, devrait nous renseigner sur l'état actuel de ces mines et sur leur rendement quotidien ou annuel. Il est à ma connaissance personnelle qu'elles ont été fermées à plusieurs reprises, durant ces dernières années. Quand j'étais ministre des Chemins de fer, si l'Intercolonial n'achetait pas tout le charbon de ces mines, les propriétaires ne trouvaient pas à l'écouler ailleurs, et chaque année ils venaient supplier le département des Chemins de fer d'acheter le rendement de leurs mines. Mon honorable ami dit que les pétitionnaires se proposent de construire un chemin de fer depuis Beersville jusqu'à la mer près Rexton, c'est-à-dire jusqu'au cap Richiboutou, sur le détroit de Northumberland, à peu de distance de Rexton. Or, ce dernier endroit est déjà relié à l'Intercolonial. Il y a un embranchement entre Kent-Junction, sur l'Intercolonial, et Rexton. Kent Junction est à 15 milles au nord, je crois, d'Adamsville et par conséquent, on demande au Gouvernement fédéral d'aider à la construction d'un chemin de fer entre Adamsville et Rexton, quand cette dernière localité est déjà relié à un endroit qui est à 15 milles seulement d'Adamsville.

Rexton n'a donc pas besoin de cette nouvelle ligne. Le pays entre Beersville et Rexton est à peine colonisé. On rencontre, il est vrai, quelques groupes importants le long, de la rivière Richiboutou, mais ils sont déjà en communication,

par voie ferrée, avec l'Intercolonial et partant, avec le monde extérieur. La construction de ce nouveau chemin n'est donc pas nécessaire.

L'honorable ministre dit qu'en prévision du service de bacs transbordeurs qu'il est question d'établir—et je ne recuse pas les mérites de la route mentionnée par l'honorable ministre entre le cap Richibouctou et le cap Ouest—il est important de construire cette voie. Si le tracé en question est définitivement choisi, le ministre devra nous donner des communications directes entre l'Intercolonial et le cap Richibouctou. Il possède déjà des communications par chemin de fer avec Rexton et Kent-Junction et le chemin de fer Kent-Northern est déjà construit. Cette dernière ligne devrait être achetée par le Gouvernement, pour faire partie du réseau de l'Intercolonial et alors il serait facile de relier Rexton au cap Richibouctou.

Je ne fais pas d'opposition factieuse; je m'efforce simplement de faire comprendre au ministre que l'exécution de ce projet ne serait dans l'intérêt ni de l'Intercolonial ni du pays. On alléguera peut-être qu'un service de bacs transbordeurs justifierait le Parlement de venir en aide à la construction d'un chemin de fer entre Beersville et Adamsville ou le cap Richibouctou. Il est fort possible que ce dernier endroit ne soit pas choisi comme le point de départ du service de bacs transbordeurs. Cependant, on ne donne aucune autre raison et on n'en a pas d'autre à donner, et, vu les soupçons qu'inspire le projet, vu les révélations qui ont été faites, je considère que l'honorable ministre devrait hésiter à demander au Parlement de voter une subvention à ce chemin de fer ou à aucun de ces embranchements.

M. FOWLER: Je ne puis pas laisser passer sans protestation quelques-unes des allégations de mon honorable ami. Pour me conformer au règlement de la Chambre, je suis bien forcé de supposer que ses remarques lui ont été inspirées par l'intérêt qu'il porte à la chose publique, mais il est regrettable qu'il se soit cru obligé d'avancer des choses contraires aux faits, concernant la région que traversera cette voie ferrée. L'honorable député a laissé entendre que cette partie du Nouveau-Brunswick n'est qu'un désert inculte et inhabité, bon tout au plus pour les chasseurs.

M. EMMERSON: L'honorable député ne doit pas me faire dire des choses que je n'ai pas dites. J'ai dit qu'entre Adamsville et le lac Snowshoe, le pays n'est pas habité, et qu'on y trouve même pas de bois.

M. FOWLER: Cela n'est que la moitié de la distance.

M. EMMERSON: Vingt milles.

M. FOWLER: Cette région n'a que 20 milles et une partie seulement est sans habitation. Je ne crains pas de dire que nulle part au Canada on ne trouve de terres plus fertiles que le long de cette voie, où l'on rencontre déjà de magnifiques fermes. La plus grande partie de la ligne traversera une superbe région agricole et les mines de charbon qui s'y trouvent sont considérables et d'une grande valeur.

L'honorable député a jugé à propos d'attaquer des personnes qui ne sont pas ici et de traîner dans la discussion des gens dont les noms ne sont pas sur la pétition. Il croit peut-être ce procédé honorable, mais ce n'est pas du tout l'opinion que j'en ai. Il aurait pu facilement combattre l'adoption du bill sans se livrer à des attaques contre des personnes qui ne peuvent pas se défendre.

S'il lui plaît de s'opposer au développement de sa propre province et de dénoncer un projet qui peut avoir ce résultat, il est parfaitement libre de le faire. Mais, pour mieux combattre les intérêts de sa province, il n'a pas le droit de s'en prendre à des personnes qui ne sont pas ici pour lui répondre. L'honorable député a donné lecture d'une annonce publiée par les journaux. Il aurait mieux valu pour lui de donner lecture de la réponse à cette annonce et sa conduite aurait été plus excusable s'il avait pu démontrer que des poursuites avaient été intentées contre ceux qu'il a calomniés. Mais il était incapable de le faire. Il existe dans le pays plusieurs journaux peu respectables et sans importance, qui ne craignent pas d'exercer le chantage. J'ignore si mes remarques peuvent s'appliquer au journal en question, que je ne connais pas, mais je répète que l'honorable député n'a pas le droit, sous le prétexte de combattre un projet de loi, de se livrer à des insinuations malveillantes contre un homme qui ne peut pas lui répondre.

Je connais M. Von Hagen depuis nombre d'années, j'ai été en relation d'affaires avec lui et je l'ai toujours considéré comme un homme honorable sous tous les rapports.

Je crois que ce chemin de fer a été subventionné par le Gouvernement fédéral, pendant que l'honorable député était ministre des Chemins de fer. Une subvention a été accordée pour la partie de la ligne entre Adamsville et Beersville et si ce n'était pas du temps où il était ministre des Chemins de fer, c'était certainement sous le régime de ses amis qui ont exercé le pouvoir depuis 1896 jusqu'à 1911. Je crois cependant, pouvoir affirmer que cette partie de la ligne a été subventionnée tandis que mon honorable ami était ministre des Chemins de fer, car il n'y a pas plus de cinq ans qu'une subvention a été accordée pour la construction d'un embranchement allant à Mount-Carlyle.

Si ce chemin de fer est absolument inutile, l'honorable député a manqué à son devoir en en n'avertissant pas ses collègues. Je répète que la construction de cette voie est une entreprise publique de grande importance et que cette ligne a autant de titres à une subvention que toutes celles qui figurent dans les résolutions soumises à la Chambre.

M. EMMERSON: Il est possible que cette ligne ait été subventionnée tandis que j'étais ministre des Chemins de fer, mais je ne me le rappelle pas. Il est possible aussi qu'elle ait été subventionnée par un gouvernement libéral, mais à cette époque les renseignements dont j'ai parlé étaient ignorés du Parlement, car autrement, la ligne n'aurait jamais reçu de subvention.

C'est en 1909 que les faits ont été rendus publics et si mon honorable ami désire plus de renseignements sur la question, il sera facile de les lui procurer. Il est vrai que le Parlement n'a rien fait, mais je suis informé que des poursuites ont été intentées ailleurs. L'honorable député me reproche de contrecarrer une entreprise qui est de nature à servir les intérêts de ma province. C'est possible. Toujours, je jetterai le cri d'alarme pour tout projet destiné au développement du Nouveau-Brunswick, si ce projet repose sur la fraude. Les projets de cette nature causent au pays un tort que des années de travail ne suffisent pas à réparer. Je me borne à porter les faits à la connaissance du ministre.

M. FOWLER: Quels faits?

M. EMMERSON: Ceux qui ont été publiés concernant les agissements de M. Von Hagen.

Il n'y a aucune nécessité de relier les mines de Beersville avec le Grand-Tronc-Pacifique, vu qu'elles sont déjà reliées avec l'Intercolonial. Je comprends que s'il s'agissait d'établir des communications par voie ferrée pour faciliter l'exploitation d'une industrie, le ministre et son Gouvernement auraient un désir bien légitime d'aider à l'entreprise; mais le projet actuel est inutile et à toutes les apparences d'une combinaison imaginée pour permettre une répétition des prospectus qui ont déjà été répandus en Angleterre, concernant les mines de Beersville.

Je pourrais en dire davantage sur cette question. La Beersville Coal Company est en déconfiture—elle n'a pas pu payer d'intérêt sur ses obligations; il existe une autre compagnie, au même endroit, mais elle aussi est en faillite. Je serais très surpris si l'honorable député (M. Fowler) prenait sur lui d'affirmer que ces mines sont exploitées sur des bases solides, car je sais que l'intérêt n'a pas été payé sur les obligations et que les intéressés ont retenu les services d'un avocat, au

M. FOWLER.

Nouveau-Brunswick, pour obtenir la mise en liquidation de ces compagnies.

Il est inutile de cacher les faits et nous n'avons aucun intérêt, même si l'argent doit être dépensé dans le Nouveau-Brunswick, à ce que le Parlement canadien vote des subventions en s'appuyant sur des données fausses et sur des espérances qui ne se réaliseront pas. Je n'ai aucun intérêt dans l'affaire, si ce n'est celui de remplir mon devoir de représentant du peuple, et ce devoir, je l'accomplirai sans peur et sans m'inquiéter de ce que l'on pourrait dire.

M. FOWLER: L'honorable député (M. Emmerson) a plutôt parlé de "faits". Il s'est permis certaines allégations; s'il leur appose l'étiquette de "faits véritables" nous saurons comment en disposer. Ce que j'affirme sous ce rapport vaut tout autant que ce qu'il peut avancer lui-même et, en parlant ainsi, je ne vais pas trop loin; j'affirme que cette compagnie exploite ces houillères et qu'elle approvisionne, suivant convention, le chemin de fer intercolonial, ce qui lui permet de retirer des bénéfices dont elle ne s'était pas formé l'idée. L'honorable député n'a soumis ici qu'une copie écrite au clavographe d'un certain avis publié dans un journal qui traite de questions de mine.

M. EMMERSON: Il s'agit d'un article de rédaction du "Canadian Mining Journal".

M. GRAHAM: A propos de ce crédit, je voudrais signaler à l'honorable ministre un point auquel je faisais allusion il n'y a pas très longtemps. D'abord, nous devrions faire preuve d'une extrême prudence quand il s'agit de subventionner les lignes de chemin de fer dont les directeurs s'adresseront peut-être à nous avant longtemps pour nous dire qu'ils possèdent quelque chose comme des droits acquis qui empêchent le Gouvernement de construire ce chemin de fer, ou qui estiment que l'Etat doit leur acquitter un certain montant en retour de la mise de fonds qu'ils s'imaginent avoir risquée.

L'honorable représentant de King-Albert (M. Fowler) vient de nous fournir une raison de supposer que c'est bien là ce qui existe. L'un des motifs qu'il invoque pour démontrer que l'Etat doit accorder une subvention à ce chemin de fer, c'est que ce dernier offre des moyens de communication avec le point le plus avantageux où l'on pourrait établir un service de bac transbordeur entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard. Si cela est vrai, le Parlement devrait faire preuve de la plus grande prudence avant d'accorder à quelqu'un aujourd'hui l'occasion de se prévaloir de droits acquis à l'égard de ce chemin de fer. S'il est vrai, ainsi qu'il le dit lui-même—et je ne discute pas si c'est bien là ce qui existe réellement—que ce point soit le plus avantageux où l'on pour-

rait établir un service de bac transbordeur reliant l'île du Prince-Edouard à la terre ferme, il me semble que le Gouvernement fédéral devrait garder en ses propres mains ce poste avantageux ainsi que ses environs.

M. FOWLER: Si l'honorable député (M. Graham) veut me permettre de lui faire une observation à ce propos, je dirai que si nous demandions une charte, l'argument qu'il invoque pourrait s'appliquer, mais ce n'est pas là ce que nous faisons. Le Gouvernement provincial a commencé la construction de cette ligne, de sorte que tous les droits acquis que nous possédons nous viennent des autorités provinciales.

M. GRAHAM: Sans subvention, cette charte n'a aucune valeur.

M. COCHRANE: Je puis affirmer qu'on en arrivera à un entente quant à l'endroit d'où partira le service de transbordeur avant qu'on demande au Parlement de voter la moindre subvention.

M. GRAHAM: Dès qu'une compagnie semblable obtient du gouvernement provincial une charte, celle-ci a une valeur réelle et celui qui la détient, s'il lui plaît de s'en défaire, ne doit pas oublier que la sanction du Gouvernement fédéral vaut quelque chose, parce qu'elle se rapporte à une entreprise qu'il est prêt à aider en fournissant aux intéressés tant d'argent par mille du chemin de fer ainsi construit. Ainsi qu'on le faisait observer tout récemment à Londres, l'insuccès d'une entreprise au Canada, à l'heure qu'il est, nous causera plus de tort que ne peuvent le faire beaucoup d'autres entreprises sérieuses. Nous devrions nous montrer très prudents avant de prêter notre nom à aucune entreprise qui ne repose pas sur la bonne foi, dirais-je, pour ne pas me montrer trop sévère.

Un autre détail que je veux signaler, c'est qu'en accordant des conventions à des compagnies constituées civilement d'après des chartes provinciales, on doit se demander si le temps n'est pas arrivé pour nous d'imposer pour condition que ces compagnies de chemin de fer soumettent leur tarif, quant au transport des voyageurs comme à celui des marchandises, à la commission fédérale des chemins de fer.

Une VOIX C'est là ce que ces compagnies doivent faire.

M. GRAHAM: Les chemins de fer provinciaux ne relèvent pas de cette commission ainsi que l'ont démontré les difficultés qui se sont produites déjà.

M. FOWLER: Dans notre province nous avons une commission, celle des services d'utilité publique.

M. GRAHAM: L'Ontario en compte une également, si je ne me trompe. Chacune des provinces du Dominion reconnaît que

la meilleure organisation établie jusqu'ici pour déterminer et arrêter les tarifs de transport des compagnies de chemin de fer, c'est la commission des chemins de fer du Dominion.

Il est un autre point auquel je m'intéresse quelque peu, car il s'agit d'une question qu'on ne peut résoudre à la légère et sans en avoir été averti. Partout où il passe, l'Intercolonial doit soutenir une concurrence plus ou moins forte, concurrence que favorise le Gouvernement fédéral. Ainsi, par exemple, l'Intercolonial se rend d'un point à un autre et, immédiatement nous accordons une subvention au propriétaire d'un steamer dont le point d'attache se trouve le long de la voie de l'Intercolonial, ce qui fait que ce navire détourne le trafic destiné à l'Intercolonial.

Et l'on s'étonne après cela que l'Intercolonial ne rapporte pas de bénéfices au point de vue du transport des marchandises. Je reconnais qu'il y a des circonstances où l'on devra permettre à des intéressés d'augmenter les moyens de transport, mais je suis plutôt porté à croire que dans nombre de cas nous accomplissons ce travail. Nous avons construit l'Intercolonial, nous avons dépensé de l'argent pour l'exploiter jusqu'à ce jour et, immédiatement, on subventionne quelque autre compagnie de chemin de fer qui fera concurrence à l'Intercolonial. Il s'agit d'une de ces entreprises que nous devons condamner. D'après ce que j'ai pu apprendre des observations de l'honorable député de Westmoreland, je suis porté à croire que ce chemin de fer fera, jusqu'à un certain point, concurrence à l'Intercolonial, du moins aux endroits où il n'y a pas d'autres moyens de transport. Si les tarifs de l'Intercolonial sont trop élevés—ce que je ne crois pas après enquête—il n'y a pas raison de les abaisser—quant à nous, continuer—et c'est avec intention que j'emploie ce mot, parce que c'est bien cela qu'on a fait déjà—à subventionner des lignes qui feront concurrence à l'Intercolonial, non pas à seule fin d'abaisser le tarif de transport, mais à celle de partager le trafic avec l'Intercolonial, ce n'est pas porter secours à la population quant à cette question de transport, mais c'est rendre plus difficile au Gouvernement la tâche de faire se balancer les recettes et les dépenses de ce chemin de fer. Je crois que lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions semblables, nous devrions tenir compte de ce détail important et, si cela est possible, ne pas favoriser des entreprises qui soient de nature à nuire à l'Intercolonial, parce qu'il vaudrait infiniment mieux que le Gouvernement établît, dans le cas de ce chemin de fer, un tarif de transport moins élevé que de permettre, grâce à une subvention de l'Etat, la construction d'une autre ligne qui fera concurrence à l'Intercolonial.

M. LANCASTER: C'est le cas de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

M. ROGERS: Je voudrais rectifier l'allégation de mon honorable ami en ce qui a trait à l'exercice de la haute main par la commission des chemins de fer du Canada. Celle-ci peut arrêter et décréter tout ce qui lui plaît à propos d'un chemin de fer qui reçoit du Gouvernement fédéral une subvention de la nature de celle mentionnée à ce projet de loi. Mon honorable ami n'a pas lu ce bill. S'il se donne la peine de lire l'article 6, il y trouvera ce qui suit:

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et juste pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou abrogé par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

Mon honorable ami pourra constater qu'on prend grand souci de protéger le public lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions à des chemins de fer de la nature de celui auquel je fais allusion.

M. GRAHAM: Cette disposition s'applique-t-elle aux chemins de fer que nous avons mentionnés ou aux ponts?

M. ROGERS: Aux deux.

M. GRAHAM: Cela est douteux, d'après une décision rendue récemment.

M. ROGERS: Cette disposition s'applique aux deux cas.

M. GRAHAM: La seule façon à laquelle les autorités fédérales pourraient exclusivement exercer la haute main sur les tarifs de transport, serait de refuser d'accorder ces subventions jusqu'à ce que les compagnies qui possèdent une charte provinciale eussent consenti à déclarer que ces entreprises sont pour le bien général du Canada. C'est le seul moyen.

J'ai tenu à faire observer qu'à mon sens l'heure est venue de décréter que, si le Gouvernement fédéral subventionne une compagnie de chemin de fer, même si cette dernière obtient sa charte d'un gouvernement provincial, cette ligne sera sous la juridiction des autorités fédérales. Nos

M. GRAHAM.

moyens de transport se développent au point que nous devrions établir une seule autorité pour les diriger. L'honorable ministre de l'Intérieur estime qu'il devrait en être ainsi. En vérité, il s'est plaidé au moins une cause devant les tribunaux se rapportant à une décision de la commission des chemins de fer du Canada qui avait imposé une amende sous prétexte qu'elle pouvait exercer son autorité sur les tarifs de transport d'une ligne provinciale, si cette dernière était en partie terminée, mais je crois que le comité judiciaire du conseil privé a décidé que le Dominion n'avait aucune juridiction sur une partie quelconque du tarif de transport d'un chemin de fer, même si la charte de ce dernier a été accordée par une province et non pas par les autorités fédérales et que la seule façon dont le Dominion pouvait exercer la haute main sur le tarif de transport d'un chemin de fer qui possède une charte provinciale, serait que le Parlement déclarât que tel chemin de fer qui possède une charte provinciale est d'intérêt pour le Canada.

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Albert-Mines, dans le comté d'Albert, par voie de Hillsborough, jusqu'à la ville de Moncton; pour 22 milles au plus.

M. EMMERSON: A-t-on présenté une requête se rapportant à l'octroi de ces subventions? Quels sont les renseignements que l'honorable ministre possède sur la situation géographique des endroits traversés par cette ligne?

M. COCHRANE: En 1910 on a demandé cette même subvention, mais on ne se rendit pas à cette requête. M. le sénateur Domville s'est fait durant nombre d'années le champion de la construction de cette voie ferrée.

M. EMMERSON: Je sais que M. le sénateur Domville possède des intérêts dans certaines industries à Albert-Mines, mais je n'ignore pas qu'on trouve dans cette partie du pays une voie ferrée qui s'étend directement d'Albert-Mines à Hillsborough, sur la route indiquée dans ce projet de subvention et que cette ligne de chemin de fer se prolonge jusqu'à 10 ou 12 milles de Moncton.

Pour aller d'Albert-Mines à Moncton en passant par Hillsborough, ce chemin de fer projeté devra nécessairement suivre un tracé à peu près semblable à celui du chemin de fer d'Albert. Ce dernier, le chemin de fer de Salisbury à Harvey—je crois que c'est sous ce nom qu'on le désigne—va d'Albert-Mines à Salisbury en passant par Hillsborough. Il est absolument impossible qu'un nouveau chemin de fer suive un autre tracé que celui-là. C'est une gorge étroite de chaque côté de laquelle de hautes montagnes s'élèvent en maints endroits; la ligne du chemin de fer ne peut donc pas passer ailleurs que là. Il y a

des années de cela, le Gouvernement fédéral et le gouvernement provincial subventionnaient la construction de ce chemin de fer, et la municipalité d'Albert en faisait autant. La population d'Albert s'est taxée dans le but de se doter de cette voie ferrée.

Je n'ai jamais compris qu'il fût de règle pour le Parlement ou le Gouvernement fédéral de subventionner la construction d'un chemin de fer quand il en existe déjà un là où l'on se propose de faire passer l'autre. Le Parlement a déjà contribué à l'établissement d'une voie ferrée allant d'Albert-Mines, comté d'Albert, à quelque huit ou dix milles de Moncton et passant par Hillsborough, et on lui demande aujourd'hui de subventionner un autre chemin de fer qui devra suivre le même tracé. S'il s'agissait d'une ligne partant d'Albert-Mines pour passer par Turtle-Creek ou pénétrer à l'intérieur de ce territoire, j'approuverais volontiers le projet, étant donné surtout qu'il serait susceptible de favoriser l'épanouissement de l'industrie du schiste à Baltimore.

Il me semble que dans le cas dont il s'agit en ce moment le Gouvernement devrait faire l'acquisition du chemin de fer d'Albert, l'exploiter en tant que partie intégrante du réseau de l'Intercolonial et, au garage de Stoney-Creek ou à celui de Baltimore, le faire dévier vers Moncton en lui faisant traverser la Petitcodiac ou en le faisant passer sur le pont au sujet duquel on vient de s'adresser au ministre. On lui a demandé de mettre à l'étude la question de la déviation de la ligne vers Moncton en la faisant passer sur le pont de la Petitcodiac.

Ce projet est lancé par le conseil municipal de Moncton, par le conseil du comté d'Albert, ainsi que par les représentants du comté d'Albert—du moins, l'un des représentants de ce comté à la législature est en ce moment à Ottawa où il s'efforce de faire appuyer la demande dont cette déviation a été l'objet et d'obtenir une subvention pour la construction d'un pont sur la rivière Petitcodiac. C'est un projet fort louable, un projet favorable à l'intérêt du pays en général, et tout particulièrement susceptible de favoriser l'exploitation des schistes bitumineux. Mais l'honorable représentant d'Albert devra convenir que le chemin de fer projeté dont il s'agit en ce moment ne tend aucunement à favoriser l'exploitation des schistes bitumineux et que le besoin ne s'en fait pas sentir.

Des VOIX: Adopté.

M. EMMERSON: Je n'entends pas m'opposer à l'octroi d'une subvention.

Des VOIX: Adopté, adopté.

M. EMMERSON: Je témoigne les plus grands égards à mes adversaires et je tiens

à ce qu'ils en aient un peu pour moi. J'expose au comité la situation qui prévaut là-bas, et s'il plaît aux ministériels de voter ces subventions sans tenir compte des circonstances ni des besoins du public, tant pis pour eux et tant pis pour le Gouvernement. J'ai fait mon devoir en appelant l'attention sur ce point.

Des VOIX: Adopté, adopté.

M. CARVELL: Je pris nos honorables amis de garder leur sang-froid. J'ai une ou deux questions à faire. Le chemin de fer dont il s'agit en ce moment, est-ce celui dont on enlevait les rails il y a trois ou quatre ans, ou est-il établi entre les mêmes endroits et à travers le même territoire?

M. EMMERSON: Ce chemin de fer-là, c'est l'Albert-Southern. Celui-ci part d'Albert-Mines et se dirige vers Moncton. Il y a quelques mois, l'Intercolonial faisait avec la compagnie une convention en vue de l'affermage ou de l'achat de cette voie ferrée, et dans l'intervalle des rails ont été fournis pour améliorer la voie. On veut maintenant subventionner la construction de quelque nouvelle ligne qui suivra le même tracé.

M. CARVELL: Cela équivaut à subventionner le chemin de fer qui existe déjà.

M. EMMERSON: Il a été subventionné.

M. CARVELL: Par le Parlement fédéral?

M. EMMERSON: Oui.

M. CARVELL: Depuis combien de temps ce chemin de fer est-il construit et en exploitation?

M. EMMERSON: Depuis quarante ans ou plus.

M. CARVELL: Quarante ou quarante-cinq ans?

M. EMMERSON: Il est certainement en exploitation depuis plus de vingt-cinq ans.

M. CARVELL: Le ministre pourrait peut-être nous renseigner là-dessus. Depuis combien de temps ce chemin de fer est-il en exploitation? Est-ce celui qui a fait l'objet d'une convention et auquel on a fourni des rails?

M. COCHRANE: Nulle partie de cette ligne, me dit-on, n'a été construite; il n'a aucun rapport à celui dont parle l'honorable député. On ne lui a ni prêté ni donné de rails.

M. CARVELL: Alors, c'est une ligne autre que celle qui a servi de thème à la discussion et auquel on a prêté des rails, bien qu'elle soit établie entre les deux mêmes endroits.

M. FOWLER: Non pas.

M. EMMERSON: Mais ne se propose-t-on pas de subventionner le chemin de fer Salisbury-Harvey, qui suit le même tracé?

M. FOWLER: Non.

M. EMMERSON: Le chemin de fer ne saurait passer ailleurs. Il est déjà question de subventionner une voie ferrée suivant ce même tracé. S'il n'existait ni chemin de fer ni raccordement, j'approuverais volontiers le projet, mais les choses sont tellement embrouillées que je n'y puis rien comprendre.

M. FOWLER: A entendre l'honorable député soutenir qu'on ne saurait construire d'autre chemin de fer allant d'Albert-Mines à Moncton en passant par Hillsborough, sans qu'il suive ce tracé-là, on croirait vraiment qu'il s'agit de quelque district des montagnes Rocheuses. Il n'en est rien. Les deux lignes seront assez rapprochées sur une partie de leurs parcours.

M. EMMERSON: On va simplement doubler la voie.

M. FOWLER: Non pas. La voie sera peut-être doublée sur une faible partie du parcours, mais à trois ou quatre milles de Hillsborough, la ligne prendra une direction tout à fait différente: elle formera un angle droit avec l'autre chemin.

M. EMMERSON: Il faudra qu'elle se dirige vers le garage de Stoney-Creek.

M. FOWLER: Puis elle se prolongera jusqu'à Moncton, et la députation dont parlait mon honorable ami est en ce moment à Ottawa et s'efforce de déterminer le Gouvernement à subventionner la construction d'un pont sur la Petitcodiac, à Moncton. L'aide accordée à la construction d'un tel pont serait motivée par le fait que le chemin de fer aboutirait au cœur même de la ville de Moncton. Le Gouvernement n'aurait de raison de subventionner la construction d'un pont qu'en tant que ce pont servirait à quelque chemin de fer.

Par déviation mon honorable ami doit entendre la construction d'une nouvelle voie ferrée. On ne saurait courber un chemin de fer à angle droit sans construire une voie nouvelle. L'honorable député ne pouvait faire allusion à la déviation du chemin de fer actuel, puisque pour obtenir cette déviation il faudrait établir une voie nouvelle depuis un endroit où passe le chemin actuel jusqu'à un autre endroit qu'il n'atteint pas. Telle est la situation en ce qui concerne Moncton. Quant au chemin de fer de Harvey à Salisbury, mentionné par mon honorable ami, il va presque en droite ligne de l'est à l'ouest, tandis que l'autre ligne, passé Middleboro, irait presque du nord au sud.

M. EMMERSON: Non pas.

M. FOWLER: Du nord-ouest au sud-est.

M. FOWLER.

M. EMMERSON: Je crains que l'honorable député ne soit pas très au fait de la topographie de la région.

M. FOWLER: Je la connais; ce chemin de fer passe dans mon comté, et la région n'a pas de secrets pour moi.

M. EMMERSON: Mon honorable ami n'a pas l'air d'être au fait de la topographie.

M. FOWLER: Je regrette que mon honorable ami (M. Emmerson), qui représente la circonscription voisine, s'oppose ainsi à la construction de ce chemin de fer. Les couches de schiste que l'on trouve en ce district sont les plus riches du monde entier. L'ancien Gouvernement avait envoyé en Ecosse, aux frais de l'Etat, une grande quantité de schiste pour l'y faire analyser; on a constaté qu'il est supérieur à tous les schistes écossais.

Ces terrains schisteux sont en train de passer aux mains de grands capitalistes, tels que sir William Mackenzie et autres barons de la finance, qui se proposent de les mettre en valeur, et je compte que d'ici à quelques mois nous verrons un grand nombre de personnes employées à l'exploitation de ces superbes gisements schisteux. Une fois subventionné et construit, ce chemin de fer servira à transporter les produits de cette exploitation jusqu'à la mer, à Moncton, d'où on les expédiera ensuite vers toutes les parties de l'univers.

Je ne m'explique pas que l'honorable député (M. Emmerson) combatte ce projet. Ancien représentant du comté d'Albert, il est aujourd'hui député d'une circonscription qui embrasse la ville de Moncton; or, tout ce qui tend à favoriser le comté d'Albert est également de nature à favoriser la ville de Moncton. Il s'écarte un peu de la vérité en disant qu'il s'agit pour ainsi dire de doubler la voie du chemin de fer actuel. Sur une certaine partie de son parcours, j'en conviens, la nouvelle voie passera assez près de l'ancienne; mais il ne s'agit pas d'un simple doublage de voie, et je dis que tout milite en faveur de l'octroi de cette subvention.

M. EMMERSON: J'en sais vraisemblablement aussi long que mon honorable ami (M. Fowler) sur l'industrie du schiste et l'avenir qui lui est réservé. Oui, j'ai représenté pendant quatorze ou quinze ans le comté d'Albert, j'en connais les richesses naturelles, et on ne saurait faire de tableau trop flatteur de l'avenir sur lequel il a le droit de compter. Mais si j'appelle sur ce point l'attention du ministre, c'est que je songe à l'intérêt du comté d'Albert et à la mise en valeur de ses terrains schisteux.

L'idée émise par mon honorable ami est absurde et je m'étonne que, représentant ce comté, il fasse cette assertion. La voie ferrée se rend des usines Albert à Salisbury, en passant par Hillsborough, et tout autre chemin de fer, partant des mines Albert

et se dirigeant vers Moncton aurait, par voie d'Hillsborough, à traverser la voie de garage de Baltimore ou à se rendre jusqu'à celle de Sydney-Creek, d'où elle se tournerait vers la ville de Moncton.

M. FOWLER: Ce chemin de fer qui sera subventionné aux termes du présent bill, n'aurait obtenu sa charte de l'ancien Gouvernement.

M. EMMERSON: Je ne connais rien de la charte.

M. FOWLER: L'honorable député faisait partie de la Chambre lorsque la charte a été accordée.

M. EMMERSON: C'est possible et je ne m'oppose pas à la charte, mais autre chose est de vouloir faire servir les fonds publics à une subvention qui n'est pas nécessaire. Si je comprends bien, la délégation venue du comté d'Albert et de la ville de Moncton a demandé qu'à partir de Baltimore-Siding ou de Stoney-Creek, la voie se détourne vers Moncton en franchissant la rivière Petitecodiac sur un pont dont la construction serait subventionnée par le Gouvernement fédéral, les autorités provinciales et les municipalités de Moncton. Cela serait une proposition pratique, propre à favoriser l'exploitation des terrains schisteux du comté d'Albert. L'inconvénient est que le ministre a été mal renseigné au sujet de la topographie et de la situation de ce lieu, et si mon honorable ami (M. Fowler), à titre de représentant de la circonscription, sollicitait le ministre d'acquiescer le chemin de fer existant et de le diriger sur Moncton, il favoriserait beaucoup l'exploitation des terrains schisteux et le progrès du comté qu'il représente, tout en étant utile à l'Intercolonial, aux habitants de cette région et au commerce du Canada en général. Le subventionnement d'au moins 12 à 15 milles de cette voie ferrée constituerait un pur gaspillage, car il ne sera d'aucune utilité. Ce ne serait pas trop critiquer ce projet que de le critiquer jusqu'à demain matin. Je soumets cette idée au ministre parce que je désire favoriser l'exploitation des dépôts de schiste.

M. CARVELL: Je ne prétends pas connaître la topographie de l'endroit aussi bien que le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) et de King-et-Albert (M. Fowler), mais nous savons qu'il existe un chemin de fer qui se rend d'Albert jusqu'à l'Intercolonial, à Salisbury, et que cette ligne n'aurait pas assez de trafic pour acheter de nouveaux rails ou construire des ponts nouveaux, qu'on a cessé de l'utiliser et que le Gouvernement a dû lui venir en aide en louant sa voie. Toutefois, je ne trouve pas à redire. Je déclare que l'Intercolonial devrait s'emparer du chemin de fer et le mettre en service. L'honorable député (M. Fowler) parle de prolonger cette voie ferrée

jusqu'à Moncton afin de le rendre jusqu'à la mer. Le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) pourra protester en m'entendant dire que Moncton n'est guère un port de mer.

Il est vrai que le flux se fait sentir dans la rivière Petitecodiac et que les petits bateaux peuvent prendre un chargement lorsqu'ils sont à sec pendant le reflux et flotter à l'heure de la marée.

M. FOWLER: Moncton est la tête de ligne de l'Intercolonial.

M. CARVELL: Nous le savons depuis longtemps.

M. FOWLER: Jadis vous souteniez avec chaleur que c'était un port de mer.

M. CARVELL: Oui. Mais si l'honorable député veut que le chemin de fer se rende jusqu'à la mer, pourquoi ne prend-il pas l'autre route et ne se sert-il pas d'une voie ferrée construite, il y a trente ans, vers la mer et dont les rails ont été vendus il y a trois ou quatre ans. Le représentant d'Albert pourrait nous renseigner sur ce point.

M. FOWLER: Le représentant d'Albert fournira tous les renseignements qu'on peut raisonnablement exiger sur ce point-là ou sur tout autre point.

M. CARVELL: Il y a une partie du comté d'Albert qui est complètement privée de facilités de chemin de fer et, en lui en procurant, nous pourrions transporter le schiste au bord de la mer. Si le Gouvernement à de l'argent à dépenser, en le faisant servir à cette fin, il favorisera le public et l'industrie et mettra à exécution un projet légitime. Ce qu'on propose n'est rien autre chose que d'établir une voie parallèle à un chemin de fer qui jusqu'à présent n'a pas eu assez de trafic pour vivoter et auquel le pays a dû fournir des rails d'acier.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UN BILL RELATIF AUX VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

Le bill (n° 190), déposé par M. Hughes, autorisant la remise d'une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne dans la campagne contre les fénians est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

Sur l'article 1er.

M. CARVELL: Le ministre voudra-t-il expliquer le bill?

M. HUGHES (Victoria): Il n'y a pas d'inconvénients à donner un petit résumé de cette question des gratifications. En 1866, plusieurs volontiers ont été appelés sous les

armes pour repousser l'invasion, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et dans le Canada d'alors. En 1870, plusieurs autres furent enrôlés. Ces volontaires défendirent leurs foyers et leur pays, témoignant de leur patriotisme et de leur désir de servir leur patrie, et nous connaissons tous les grands services qu'ils ont rendus. Plusieurs d'entre eux n'exigèrent pas de solde; ils prirent leurs armes pour remplir leur devoir envers leur pays.

Toutefois, il est d'usage chez toutes les nations de récompenser ceux qui rendent des services à la patrie. Les Etats-Unis l'ont fait dans le cas de la guerre civile et de la guerre des Philippines. Le gouvernement anglais l'a fait, en mettant les anciens soldats en état de s'établir sur des terres dans les colonies et en accordant des pensions à ceux qui avaient de longs états de service.

Mais en 1866, on était à la veille de la confédération et depuis cet événement, on a soutenu—du moins tel a été le motif indiqué par les hommes politiques de l'époque—que c'était plutôt l'affaire des provinces que du Dominion. Cependant, le gouvernement d'Ontario a récompensé les volontaires de cette province qui ont pris les armes lors des incursions des fénians, en leur accordant à chacun 160 acres des terres publiques et en consentant à convertir cette concession en une somme de \$50. Je crois que c'est la seule province qui ait récompensé ses vétérans. Les autres provinces en ont parlé, mais jusqu'à présent, il n'y a rien eu de tangible. Après la campagne des fénians éclata la rébellion de la rivière Rouge, qui fut une affaire très pénible. Un régiment anglais de réguliers et deux régiments de volontaires canadiens recrutés dans les provinces d'Ontario et de Québec firent noblement leur devoir dans cette circonstance. Bien qu'aucun combat n'ait été livré, l'histoire a enregistré les privations qu'ils ont endurées. A la fin de cette expédition, chacun des volontaires qui y avaient pris part reçut en récompense un certificat de 160 acres de terre de la province actuelle du Manitoba. Le certificat se vendit de \$25 à \$80 environ.

Plus tard, éclata le soulèvement de 1885 au Nord-Ouest, et la députation connaît ce que les soldats eurent à souffrir pour traverser les endroits où il n'y avait pas de chemin de fer au nord du lac Supérieur, pour franchir la glace et se frayer un chemin à travers les marécages et les fondrières qui leur barraient le passage ici et là. La rébellion ayant été réprimée, on accorda à chaque soldat qui avait pris part à la répression 320 acres de terre ou une somme d'argent—\$80, je crois. En tout cas, le certificat se vendit de \$25 à \$100.

Ensuite eut lieu la guerre du Sud-Africain. Les hommes reçurent un certificat

M. HUGHES (Victoria).

de 320 acres de terre que les uns vendirent à un prix dérisoire et d'autres \$800 à \$900, la colonisation du Nord-Ouest ayant donné de la valeur à ce certificat.

Les volontaires qui ont repoussé les incursions des fénians, voyant que des récompenses avaient été accordées dans tous ces cas, se sont naturellement demandé pourquoi on ne leur remettait pas de certificat.

L'inconvénient était que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et le Canada étaient séparés en 1866, et on comprenait que le Dominion du Canada ne pouvait guère accorder une gratification à ceux qui avaient porté les armes cette année-là. Cependant l'opinion s'accrut, l'agitation se poursuivit et plusieurs de mes honorables amis, qui étaient alors dans l'opposition, étaient d'avis d'accorder une récompense quelconque. On s'est alors demandé sous quelle forme. Les ministres pensaient que nous devions donner des terres. Nos amis du Nord-Ouest et de l'Ontario, qui avaient fait l'essai de ce système, y étaient opposés. Ils disaient que bien que ces anciens volontaires eussent eu l'occasion d'obtenir des terres un très petit nombre en avaient acceptées et qu'ils les céderaient avec plaisir pour une somme de \$50.

M. LEMIEUX: Vous proposez-vous d'accorder la subvention aux survivants seulement, ou à leurs familles?

M. HUGHES (Victoria): Ce bill ressemble beaucoup à la loi d'Ontario; il a pour objet de récompenser l'individu plutôt que sa famille. Nous avons décidé qu'une somme d'argent constituerait la gratification la plus acceptable. Il a été question de différentes sommes, de \$200, en descendant, jusqu'à \$50. Nous avons adopté un moyen terme et nous nous sommes arrêtés au chiffre de \$100. Plusieurs de ces vieillards espéraient toucher une pension.

M. LEMIEUX: Combien en reste-t-il?

M. HUGHES (Victoria): Je lirai un mémoire préparé par le fonctionnaire du département qui s'occupe de la distribution des médailles frappées pour perpétuer le souvenir des incursions féniennes:

D'après les meilleurs renseignements qu'il est possible d'obtenir, le nombre des volontaires qui ont été appelés sous les armes en 1866 dans l'ancien Canada était de 14,000 au mois de mars et de 20,000 au mois de juin. Il est probable que, de ce nombre, 12,000 ont porté les armes pendant ces deux mois-là.

Il semble que, la même année, 1,500 volontaires ont été enrôlés dans la Nouvelle-Ecosse et 500 au Nouveau-Brunswick.

En 1870 on en appela 4,000 sous les armes, mais, chose étrange, les ordres généraux de cette année-là n'en font aucune mention.

On se rappellera peut-être que les troupes en 1870 ont été appelées très soudainement. Longtemps avant qu'elles furent appelées,

les féniens étaient rendus à la frontière, et le matin du 24 mai les cultivateurs se portèrent en masse pour repousser leur première invasion. Avant même que la nouvelle fût connue à Montréal, les cultivateurs s'étaient portés à la défense de la frontière, et je dirai—c'est seulement mon opinion personnelle—que peu importe que ces cultivateurs qui ont si bien rempli leur devoir dans cette occasion aient été dûment assermentés et enrôlés, ou qu'ils ne l'aient pas été, pour moi je crois que l'on doit les reconnaître comme vétérans.

On peut supposer qu'il y a encore 10,000 vétérans de l'invasion féniennne qui vivent.

On calcule qu'il n'en reste plus que 8,000, mais c'est une simple supposition.

Dans tous les cas, il ne serait pas bon de calculer sur un nombre plus petit pour compter la somme qui sera nécessaire pour payer lesdites réclamations.

On demandera peut-être pourquoi on ne donne pas des pensions à ces hommes. Les pensions sont réservées pour les soldats qui ont été blessés ou rendus infirmes, soit par avoir été exposés aux intempéries de la saison ou par avoir perdu un membre au service. La loi des pensions de l'armée anglaise dit ce qui suit:

Un sous-officier ou un soldat de l'armée régulière a droit à une pension après quatorze années de service, s'il est devenu invalide, et après dix-huit ans s'il reçoit son congé pour l'avantage du service, et dans tout autre cas après vingt et un ans de service.

De sorte qu'un soldat régulier est obligé pour avoir une très petite pension d'avoir servi pendant vingt et un ans s'il n'a pas été blessé dix-huit ans s'il est renvoyé du service pour infirmité ou quatorze ans s'il est devenu invalide. Dans la milice permanente canadienne, non pas la milice volontaire, un soldat a le droit de se retirer et de recevoir une pension après qu'il a fait vingt ans de service continu, ou s'il devient infirme, après quinze ans au moins de service. Tels sont les règlements dans la milice canadienne au sujet des pensions. Je dirai donc à ceux de nos amis qui espèrent recevoir une pension parce qu'ils ont servi dans la milice que la coutume en Angleterre, au Canada et dans tous les autres pays, veut qu'ils n'y aient pas droit à moins d'avoir été rendus infirmes ou invalides de quelque manière, et ces pensions sont toutes payées annuellement aux vétérans des campagnes de 1866 et 1870 contre les féniens.

M. CURRIE: Puis-je demander au ministre s'il se propose de donner aux volontaires blessés de 1866 la même pension que les volontaires de 1886 ont reçue.

M. HUGHES (Victoria): Il ne s'agit pas du tout de pension dans le moment. Pour cela il faudrait une loi spéciale.

M. BRODER: Ce bill s'applique aux vétérans de 1866 et 1870?

M. HUGHES (Victoria): Un volontaire qui a été appelé à faire le service actif dans l'une ou l'autre de ces années, et qui n'a été sous les armes que pendant quelques semaines recevra autant, en vertu de cette loi, qu'un autre qui aura été sous les armes pendant trois mois. C'est une chose que l'on ne peut pas égaliser.

M. SINCLAIR: La loi s'appliquera-t-elle à ceux qui ont été appelés seulement à faire l'exercice? Dans la Nouvelle-Ecosse un certain nombre de volontaires ont été appelés et réunis en un certain endroit, où on leur a fait faire l'exercice pendant quelques semaines afin de les préparer à aller à la frontière, mais ils n'y sont jamais allés. Recevront-ils quelque chose?

M. HUGHES (Victoria): La loi dit qu'il faut qu'ils aient été appelés au service actif et, celui qui est appelé à faire l'exercice n'est pas appelé à faire le service actif. Il fallait l'appeler en cas que l'ennemi vint.

M. SINCLAIR: Je n'ai aucun doute que c'était en vue de les appeler au service actif, mais l'invasion, comme tout le monde s'en rappelle a été courte. Ces volontaires ne furent pas obligés d'aller à la frontière mais ils furent appelés. Ils ont été appelés et on en a choisi dans chaque régiment, un certain nombre qui furent obligés de faire l'exercice militaire préparatoire avant d'aller à la frontière, mais la chose ne fut pas nécessaire.

M. HUGHES (Victoria): Mon honorable ami connaît assez la loi pour savoir que le fait d'avoir reçu un avis officiel de la part des officiers du district d'avoir à se rendre pour faire un exercice militaire préparatoire, ne leur donne pas le bénéfice de la loi. S'ils avaient été appelés à faire le service actif comme certains volontaires de la Nouvelle-Ecosse ont été appelés et sont allés à la frontière—alors ils bénéficieraient de la loi.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il une liste complète de ceux qui ont été appelés?

M. HUGHES (Victoria): La seule liste que nous avons est celle des volontaires auxquels des médailles ont été accordées. Mais la liste d'après laquelle cet argent sera payé sera examinée avec grand soin. Le personnel de l'officier payeur l'examinera avec beaucoup plus de soin que l'a été peut-être la liste des médaillés?

M. SINCLAIR: La liste des volontaires de la Nouvelle-Ecosse est-elle à Halifax ou ici?

M. HUGHES (Victoria): Tant que la loi ne sera passée, nous ne nous tourmenterons pas à ce sujet. Je parlais non pas de

la liste de ceux qui ont été appelés à faire le service actif mais de l'ordonnance même en vertu de laquelle ils ont été appelés.

M. CARVELL: N'y aurait-il pas quelques documents à Halifax, Fredericton, Québec, Ottawa ou Toronto établissant quels corps ont été appelés? Je crains qu'il y ait des malentendus et probablement des déceptions. Or je dirai au ministre. . .

M. CURRIE: Pourquoi ne pas laisser le ministre donner ces explications?

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député peut continuer.

M. CARVELL: C'est une simple suggestion que je voulais faire, puisque le ministre le veut bien. Je posais seulement une question pour plus de clarté. Le ministre est très capable de prendre soin de lui. Mon père qui est mort depuis, fut un de ceux qui furent appelés au service ainsi qu'on l'a toujours compris. Je sais qu'il n'est pas sorti de notre contrée, mais à ma connaissance il a fait l'exercice pendant trois mois consécutifs. Il n'a jamais demandé de pension et je suis certain que ce qu'il ne demandait pas pendant sa vie sa famille ne le demandera pas après sa mort. On voit donc que je n'ai aucun intérêt personnel dans la question. Il y a dans mon comté d'autres personnes; qui vivent encore, qui ont fait l'exercice en même temps que mon père. Je voulais donc demander au ministre s'il n'existe pas de documents, à Ottawa ou à Fredericton indiquant quels corps ont été réellement appelés, et ce que signifie l'expression "appelé en service actif"?

M. HUGHES (Victoria): Elle signifie, appelé au service actif en prévision d'une rencontre avec l'ennemi. Comme soldat mon honorable ami sait ce que cela veut dire. Tant que ce bill ne sera pas adopté je ne veux pas me tourmenter à chercher une liste ou une autre, mais je dois dire que nous avons ici au département de la Milice à Ottawa les noms des volontaires qui ont reçu des médailles pour avoir fait un service semblable. Les volontaires qui ont fait un service semblable dans le Nouveau-Brunswick ont reçu des médailles, et ceux qui ont fait le service actif dans le Nouveau-Brunswick dans cette circonstance ont eu des médailles. Tous ces documents sont au ministère de la Milice. Ce sont des documents attestés sous serment, et, à moins que l'on ne soulève des doutes à leur égard, je suppose que les mêmes affidavits donnés par deux ou trois camarades du pétitionnaire, ainsi que l'exigeait le chef de corps lorsque ces médailles ont été accordées, serviront encore. Dans tous les cas, ces documents sont aussi bien préparés que des documents de ce genre peuvent l'être, et ils nous seront sans aucun doute un guide très sûr pour décider ces questions.

M. HUGHES (Victoria).

M. MACDONALD: Le ministre sera-t-il assez bon de nous dire si ces volontaires ont déjà reçu des gratifications? Ils nous a dit qu'on leur avait donné des médailles. Est-ce là tout ce qu'on a fait pour eux jusqu'à présent.

M. HUGHES (Victoria): Avant que l'honorable député de Pictou soit arrivé à son siège, j'ai donné un résumé de ce qui a été fait. Je le répéterai avec plaisir si l'honorable député le désire. Lors de la rébellion de la rivière-Rouge en 1870, les volontaires ont reçu 160 acres de terre; dans la rébellion du Nord-Ouest, 320 acres; et pour le Sud-Africain, 320 acres.

M. MACDONALD: Pour l'invasion des fénians on a donné des médailles?

M. HUGHES (Victoria): C'est tout ce que le Gouvernement fédéral a donné. La province d'Ontario a donné à chaque volontaire une concession de 160 acres de terre, que la plupart d'entre eux ont échangée pour la somme de \$100. Les autres provinces n'ont rien fait.

M. MACDONALD: Ces cent dollars seront-ils toute la gratification que le Gouvernement fédéral se propose de donner en reconnaissance des services des volontaires?

M. HUGHES (Victoria): Personnellement, je serai très heureux de donner davantage, mais un grand nombre de vétérans sont d'opinion que c'est une somme raisonnable pour les services rendus, et on est arrivé à ce chiffre après avoir discuté bien longtemps. C'est beaucoup plus que les volontaires qui ont été appelés lors de la rébellion de la rivière-Rouge en 1870 ont reçu pour leur scrip, et plus aussi les volontaires qui ont été appelés au service lors de la rébellion du Nord-Ouest ou dans l'Afrique du Sud ont reçu pour leurs 320 acres de terre.

M. MACDONALD: Sera-t-il compris que c'est le règlement final de cette question, ou les vétérans pourront-ils espérer recevoir davantage?

M. HUGHES (Victoria): Je ne vois pas pourquoi ils l'espéreraient. La plupart d'entre nous seront bientôt morts. Cette gratification est une simple reconnaissance des services qu'ont rendus ces vétérans lors des invasions des fénians et la somme qu'on leur paie est plus élevée que celle qu'ont pu obtenir les vétérans dans les autres cas que j'ai mentionnés.

Si mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) occupe un jour le poste de ministre de la Milice, peut-être fera-t-il davantage. J'espère cependant que ce ne sera pas de sitôt. On a aussi demandé pourquoi cette gratification n'irait pas à la veuve. Jusqu'à présent, ç'a toujours été

au volontaire seul que cette gratification a été accordée. L'un d'eux me disait un jour que de donner la chose à la veuve, ce pouvait être une cause de grandes difficultés. Je connais un vétéran, me disait-il, qui avait trois femmes et de chacune d'elles des enfants. Comme on le voit, ce serait nous créer des embarras à n'en plus finir que d'opérer le changement suggéré. En conséquence et bien malgré moi, j'aurai à me départir de ma coutume habituelle de soutenir la cause des dames.

La Chambre me permettra sans doute d'appeler son attention sur l'article 3. Dans la rédaction de cet article, je crois m'être conformé à une coutume de la législation d'Ontario:

Le Gouverneur en conseil peut, en tout temps avant le trente et unième jour de décembre, mil neuf cent treize, accorder la somme de cent dollars à tout volontaire qui réside au Canada à la date de l'adoption de la présente loi.

Son Altesse Royale m'autorise à faire un changement. Je propose que tous les mots après "volontaire" soient retranchés. L'effet sera de permettre à tout volontaire, en quelque lieu qu'il habite, de bénéficier de cette loi.

M. CARVELL: Je compte que le ministre (M. Hughes) voudra bien ne pas insister sur cet amendement. Il n'est personne dans cette Chambre qui, je ne le suppose, ne vote cette loi avec plaisir. Si j'avais un reproche à faire, ce serait que la somme n'est pas assez élevée. Je crois que \$100 c'est une somme bien minime que le pays donne là aux vétérans. Si cependant il se trouve des volontaires qui présentent assez peu le Canada pour le quitter, ils ne méritent pas que le pays les reconnaisse. On ferait, je crois, beaucoup mieux de ne rien changer au projet de loi et d'accorder cette somme à de vrais Canadiens.

M. HUGHES (Victoria): Il se peut qu'au Nouveau-Brunswick la situation ne soit pas la même qu'ailleurs. Mais au temps de l'invasion des fénians, il y avait des dizaines et des centaines de mille Canadiens ayant un emploi à Chicago ou dans quelque autre ville américaine située près de la frontière. Ces hommes ont retenu à leurs frais des trains spéciaux, et ils sont revenus au Canada où ils ont offert leurs services pour la défense du pays. Ils ont considéré la chose non pas comme une invasion par les Etats-Unis, mais le fait d'une vile populace.

Ensuite, ils sont retournés chez eux et plusieurs vivent encore aux Etats-Unis. Plus que les autres, ces hommes ont donné leur temps et leur argent et risqué leur vie pour la défense de leur pays natal. J'avais en rédigeant ce projet la même idée que mon honorable ami, mais les représentations que l'on m'a faites à cet égard m'ont convaincu que je me trompais. Au reste, peu de ces

vétérans habitent les Etats-Unis, et je crois qu'il est juste de reconnaître leurs services.

M. CARVELL: Un journal de Fredericton a publié une liste des vétérans qu'il a pu retracer et il y en avait deux fois plus habitant les Etats-Unis que le Canada. Ces hommes n'étaient pas partis de Chicago ni d'ailleurs pour aider à repousser l'invasion. Ils habitaient alors le Nouveau-Brunswick. Ils n'ont fait que leur devoir, plus tard, ils ont jugé à propos d'aller s'établir à l'étranger. Il s'agit de peu, il est vrai, mais je ne crois pas que le pays doive les récompenser comme les autres. Plus que cela, si un Canadien habitant Chicago ou ailleurs aux Etats-Unis a eu assez de patriotisme pour venir à ses propres frais, m'est avis qu'il n'a pas besoin de cette somme de \$100 offerte si tardivement.

M. CROTHERS: Je dois dire que j'ai peu goûté la disposition qui exige de ces vétérans qu'ils habitent le Canada. Aux termes de ce projet de loi il s'agit pour nous de reconnaître dans une faible mesure les services qu'elle nous a rendus. Que l'individu habite aujourd'hui Terre-Neuve ou la Nouvelle-Ecosse, les services sont les mêmes. A mon idée, on ne saurait se montrer trop généreux envers des hommes qui ont risqué leur vie pour la défense du pays. J'admets avec mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) qu'une somme de \$100, c'est une bien faible récompense. Faible ou non, elle est donnée en reconnaissance des services que ces hommes ont rendus. Je connais un homme dont le bureau à l'époque de l'invasion des fénians était au Canada. Il était à l'emploi d'une compagnie qui, plus tard, longtemps après, a transporté ses bureaux à Détroit, et cet homme, en un sens, a dû abandonner sa résidence au Canada, et se rendre à Détroit où l'appelaient ses occupations. Pour ne pas demeurer aujourd'hui au Canada, il n'en a pas moins comme les autres risqué sa vie, et il a droit à la même récompense que les autres. Je suggérerais néanmoins une légère modification à l'amendement que propose le ministre de la Milice. S'il met dans la loi les mots: "à tout tel volontaire" cela pourrait donner lieu à quelque difficulté, dans le cas, par exemple, d'un individu décédé depuis peu, son exécuteur testamentaire pourrait réclamer cette somme. Je propose que l'on retranche les mots "domiciliés au Canada" et que l'on mette le mot "vivant", "à tout volontaire vivant à la date de l'adoption de cette loi".

Cela va rendre le sens parfaitement clair. Je ne m'en tiendrais pas à ceux qui vivent actuellement au Canada. Je viens de le dire, ces hommes ont rendu les mêmes services, ont enduré les mêmes privations, ont risqué leur vie dans l'intérêt du pays, absolument de la même manière, et dès lors ils ont droit à ce témoignage tout comme s'ils vivaient au Canada actuellement.

M. LALOR: J'aimerais que le bénéfice de cette gratification fût étendu quelque peu. J'approuve entièrement les vues exprimées par l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), aussi bien que par le ministre du Travail (M. Crothers) qui ont demandé que la gratification soit accordée aux volontaires, domiciliés ou non au Canada actuellement. Je suis d'avis que cette gratification de \$100 qui n'est qu'un faible témoignage de reconnaissance des services rendus par ces volontaires en 1866, devrait être accordée également aux veuves de ceux qui ont pris les armes à cette époque. Il se peut que les veuves de quelques-uns de ces vétérans, probablement chargées de famille, sont dans des circonstances telles que cette gratification leur soit d'un plus grand secours qu'aux vétérans eux-mêmes. Ce ne serait, suivant moi, qu'un juste témoignage de reconnaissance des services rendus par ces vétérans.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a déjà fait connaître son opinion quant à l'opportunité d'accorder aux veuves le bénéfice de cette subvention. On peut lui laisser l'affaire entre les mains, avec l'assurance que les veuves ne seront pas négligées. Je recommande à mon honorable ami une classe dans l'intérêt de laquelle on a déjà fait appel; j'ai ici des lettres de deux vétérans qui ont fait du service en 1866 et 1867 et à qui on a fait l'honneur d'accorder la médaille des vétérans. Ils m'écrivent des Etats-Unis, où ils sont établis depuis nombre d'années. La distribution de ces médailles a été faite sans égard au domicile. Puisque nous attribuons les honneurs, lorsqu'il y a lieu, à ceux qui sont établis hors du pays, nous ne saurions leur refuser de participer aux légers avantages matériels qui s'y rattachent. On devrait assurément les admettre à prendre part à cette gratification.

M. HUGHES (Victoria): La proposition de l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) prévoit le cas de ceux qui sont établis hors de nos frontières. Je dois dire au très honorable leader de l'opposition qu'avant de soumettre ce projet de modification, je me suis assuré l'approbation de Son Altesse Royale.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais trop si l'assentiment de Son Altesse Royale suffit dans les circonstances: s'il y a lieu de modifier les termes de la résolution, il me semble qu'il faudrait déposer un nouveau projet de résolution.

M. HENDERSON: Je suppose qu'il est trop tard pour discuter la question de l'inclusion des veuves des volontaires dans les termes de cette subvention, car Son Altesse Royale n'a donné son assentiment à aucune telle proposition. Je crains donc que nous ne soyons pas en mesure d'y donner une telle extension. Le ministre devrait

M. CROTHERS.

prendre des mesures pour qu'on ne puisse se tromper en ce qui regarde les personnes, qui, aux termes de l'article 2, doivent être classées comme volontaires, et prendre part à la subvention de cent dollars. Pour y avoir droit, il faut s'être enrôlé et avoir fait du service dans un corps de milice que le Gouvernement du Canada, ou de la Nouvelle-Ecosse, ou du Nouveau-Brunswick, a appelé sous les armes. Qu'est-ce à dire exactement? Dans mon propre comté, par exemple, une compagnie du village de Georgetown a pu être convoquée, a pu se rendre aussi loin que Toronto à 35 milles de distance, et là apprendre que tout était fini, de sorte que réellement elle n'aurait pas fait de service actif. Mais si ces volontaires n'ont pas fait de service actif, la faute n'en est pas à eux. Ils étaient prêts et ont quitté leurs foyers dans ce but. Cependant, je ne suis pas du tout certain que ces hommes auraient droit à cette gratification. Mais ce n'est pas tout; ceux qui sont restés chez eux pour défendre les intérêts du pays, ne doivent pas être oubliés non plus. Les foyers avaient besoin de défenseurs tout autant que la frontière, et je pense que le ministre de la Milice aurait bien fait de s'inspirer quelque peu d'un usage antique suivant lequel les guerriers restés au foyer avaient leur part du butin comme ceux qui s'étaient battus sur le champ de bataille. Ces hommes ont consacré autant de temps à se préparer pour protéger le pays dans le cas d'une invasion et s'ils n'ont pas été dirigés sur la frontière, la faute n'en est pas à eux, ils étaient prêts, disposés, et leurs services devraient être reconnus de quelque manière.

A mon avis il faudrait donner au projet de résolution une portée plus large et inclure ceux qui étaient prêts à partir mais qui restèrent chez eux pour veiller sur leurs foyers, tout autant que ceux qui ont été envoyés de l'avant et qui ont eu à faire le coup de feu. Un volontaire en pareil cas aurait-il droit de recevoir la gratification de cent dollars, même s'il n'a pas tiré un seul coup de feu?

M. HUGHES (Victoria): Quand le soldat est convoqué pour l'exercice annuel, ce n'est pas évidemment pour le service actif. Si le capitaine de Georgetown s'est monté la tête, a réuni ses hommes, ou si les hommes eux-mêmes, pris d'enthousiasme, se sont mis en marche d'eux-mêmes on ne saurait prétendre qu'ils ont été convoqués pour le service actif; ils se sont simplement mis en campagne. Mais s'ils sont partis pour répondre à l'appel du Gouvernement qui les convoquait au service actif, c'est une autre affaire.

Ceux-là qui ont pris part à la guerre du Sud-Africain savent que bien peu de ces volontaires sont allés effectivement au feu. Cependant, les pauvres diables qui, en arrière, amassaient l'avoine, distribuaient

les provisions et s'occupaient à des choses de cette sorte ont, à cette récompense, autant de droit que ceux qui ont vu le feu. Les hommes auxquels mon honorable ami a fait allusion doivent certainement avoir été appelés en service actif, si ordre leur a été donné de partir et s'ils ont marché jusqu'à Toronto.

M. BEATTIE: A l'égard de ces volontaires qui habitent aujourd'hui les Etats-Unis, je suis sûr que pas un n'hésiterait à venir de nouveau défendre son pays si l'occasion s'en présentait. Certains de ces volontaires sont connus des membres de cette Chambre. Je pourrais, par exemple, vous mentionner feu Thomas McGaw, de l'hôtel Queens à Toronto, qui est revenu ici lorsque les Américains ont mis la main sur Mason et Sliddell à bord d'un bâtiment anglais. Il est resté dans le pays, et il y est décédé. Cela montre quels hommes c'étaient que ces volontaires. Il n'est pas un seul des Canadiens qui se sont alors enrôlés comme volontaires qui ne fût prêt, j'en suis persuadé, à revenir au besoin prendre part à la défense de son pays. Aussi, je ne comprends pas que l'on puisse refuser à ces hommes la considération que l'on a pour d'autres. Pour ce qui est d'aller au feu, l'individu à qui l'on donne le soin des provisions a non moins de mérite que s'il se fût trouvé sur le front de bataille. Le soldat qui fait le coup de feu a nécessairement besoin de quelqu'un qui lui fasse parvenir des munitions, et ce quelqu'un a une grande responsabilité. Je regretterais infiniment que l'on refusât de reconnaître les services d'un volontaire qui, par hasard, serait parti pour les Etats-Unis. S'il est parti, c'est qu'il a pensé avoir aux Etats-Unis de meilleures chances d'avenir qu'au Canada.

Mon honorable ami de Haldimand (M. Lalor) a demandé si la veuve d'un volontaire aurait droit à cette somme. Je crois qu'elle devrait y avoir droit. Nombre de ces volontaires peu riches ont laissé une veuve qui n'est guère fortunée, et ce serait aider beaucoup à cette femme que de lui donner cette somme.

Je serais infiniment peiné, je le répète, si les Canadiens qui sont partis pour les Etats-Unis ne devaient pas bénéficier de cette gratification. Nombre de pensionnaires de l'armée anglaise vivent dans ce pays, et le gouvernement britannique continue à les pensionner quoi qu'ils aient quitté la Grande-Bretagne pour le Canada.

M. LALOR: Il y a des pensionnaires américains qui habitent ici?

M. BEATTIE: Oui, il y a un grand nombre de Canadiens qui retirent une pension du gouvernement des Etats-Unis et se serait, je crois, une honte d'exclure ceux des nôtres qui habitent le pays voisin. Je crois de même que les veuves pourraient avoir

part à cette gratification, car je suis persuadé qu'il y en a plusieurs qui ne sont pas riches et, bien que la somme soit très petite, cela les aiderait un peu dans leur vieillesse.

M. CROMWELL: Je désirerais, monsieur le président, dire quelques mots sur cette motion. A mon avis, elle ne va pas assez loin. Je crois devoir exprimer mon opinion sur cette affaire qui, pour moi, importe beaucoup au pays et à sa défense. Vous me demanderez peut-être en quoi elle a de l'importance, et je vous répondrai que d'abord il est bon de montrer à nos jeunes gens que le Gouvernement pense à eux et qu'il se tient prêt à reconnaître les services qu'ils pourront rendre au pays si jamais il a besoin d'être défendu. Mais, à mon avis, la somme mentionnée dans cette motion est beaucoup trop faible pour encourager nos jeunes gens à s'intéresser à la défense de notre pays comme ils le feraient s'ils savaient que leurs services seront mieux appréciés que cela.

Mais ne parlons pas de l'avenir, et occupons-nous du passé. N'est-il pas vrai, monsieur le président, qu'en 1866 et en 1870, ces braves ont quitté leurs foyers dans des circonstances très difficiles pour défendre nos frontières?

Plusieurs d'entre eux venaient à peine de se créer un chez soi pour eux et leur famille dans quelque forêt déserte de ce pays. Ces familles comptaient uniquement sur eux pour vivre. Fidèles au vieux drapeau cependant, ces hommes valeureux n'ont pas hésité, dès qu'ils ont vu le danger d'une attaque, à tout sacrifier pour la défense du sol qui leur était cher.

On me dit, monsieur le président, que, dans un seul township du comté dont j'ai l'honneur d'être le représentant, c'est à peine s'il est resté à ce moment-là un homme valide et il est aisé de concevoir la grandeur du sacrifice accompli si l'on songe que ces hommes sont partis au plus fort des semailles. Ne croyez-vous pas qu'un pareil sacrifice mérite non moins d'être récompensé que ceux des braves vétérans qui ont combattu pour notre pays et pour l'empire?

Pour moi, cela n'est pas douteux. Il se peut que certains de ces volontaires n'aient pas eu à essayer le feu de l'ennemi, mais ils n'en ont pas moins répondu à l'appel et ils étaient prêts à se battre. Je crois qu'eux aussi méritent d'être récompensés, et, si ce n'est pas l'intention du Gouvernement de continuer à donner des terres, il devrait donner à ces hommes un équivalent en espèces.

Je remarque aussi que la motion ne parle que de ceux qui habitent aujourd'hui le Canada. Je tiens de bonne source qu'un certain nombre de sujets anglais, alors domiciliés aux Etats-Unis, ont quitté leurs maisons et sont passés au Canada pour y

défendre leur pays natal. Bien que, n'habitant plus le Canada aujourd'hui, ces hommes, je crois, méritent d'être récompensés à l'égal de ceux qui ont continué de vivre dans le pays.

On ne dit rien non plus dans cette motion des veuves de ces braves. Parce qu'elles ont eu le malheur d'être laissées seules dans ce monde, elles ne devraient certainement pas, monsieur l'Orateur, être privées de leurs droits. Elles aussi méritent notre reconnaissance. Ces hommes ont attendu avec patience pendant quarante ans, et ce n'est pas leur rendre justice que de leur offrir aujourd'hui une somme aussi minime.

M. THOBURN: Le ministre de la Milice est un homme pratique, et je vais lui soumettre une proposition éminemment pratique. On a beaucoup parlé dans cette Chambre des subventions dues aux provinces, et, parce que le paiement de ces subventions a été retardé, on y ajoute aujourd'hui l'intérêt. Si donc les services rendus en 1866 et en 1870 par ces hommes sont évalués à \$100 pour chacun, n'est-il pas juste de leur payer l'intérêt sur cette somme à partir de ces deux dates?

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. THOBURN: C'est là certainement ce que nous devrions faire. Si les services de chacun de ces volontaires qui ont pris les armes pour défendre leur pays valaient \$100 à l'époque, ils ont en justice droit à l'intérêt de ces cent dollars depuis 1866 et 1870 jusqu'à l'heure présente.

M. SUTHERLAND: Il est parti du comté que j'ai l'honneur de représenter ici, un nombreux contingent de volontaires lors de l'invasion des féniens, et, pour répondre à certains députés de la droite qui ne veulent pas entendre parler d'accorder cette gratification à ceux qui aujourd'hui n'habitent pas le Canada, je dirai qu'à ma connaissance un de ces vétérans qui ont servi en 1866 a dû, pour sa santé, aller vivre en Floride. Priver cet homme d'une récompense tardivement accordée aux survivants, ce serait, à coup sûr, commettre envers lui une grave injustice. Un homme âgé de vingt-cinq ans en 1866 en a aujourd'hui soixante et dix, et il a atteint cet âge où d'après le système des pensions à la veillesse, il aurait droit à une pension pour le reste de ses jours. C'est là une chose qu'un pays reconnaissant ne devrait pas oublier.

Je suis heureux de voir que l'on s'est décidé à reconnaître dans une certaine mesure du moins, les services que ces hommes ont rendus à leur pays en 1866 et en 1870. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) nous a dit que ces hommes n'avaient fait que leur devoir, et il a sans doute raison, mais je lui ferai observer que, dans

M. CROMWELL,

ce pays comme dans tous les autres, il y a beaucoup de gens qui ne font pas toujours leur devoir. Ceux-ci l'ont fait, et cela les honore. J'approuve les observations qu'a faites l'honorable député de Lanark (M. Thoburn), et j'admets avec lui que les vétérans ont droit à l'intérêt de la somme qui leur est présentement accordée, à partir de la date où ils ont servi. J'irais plus loin et j'admettrais la veuve d'un volontaire à bénéficier de cette gratification. Il y a dans mon comté un homme qui maintenant n'en a guère pour longtemps à vivre; cet homme est pauvre et je suis sûr que cette gratification, tant petite soit-elle, vaudra peut-être pour lui plus que tout ce que jamais il a pu recevoir. A mon avis, nous ne pouvons jamais trop faire pour reconnaître le patriotisme de ces hommes qui, dans le danger, se sont portés au-devant de l'ennemi. S'il est vrai que l'invasion a été de courte durée, elle aurait pu prendre des proportions beaucoup plus sérieuses.

J'espère que le ministre étudiera s'il ne serait pas à propos d'accroître le chiffre de cette gratification, et aussi d'accorder la même faveur à la veuve d'un volontaire. Les vétérans qui ont servi en 1866 et en 1870 ont ressenti l'injustice qui leur était faite quand ils ont vu que l'on récompensait les services de ceux qui, plus récemment, ont servi leur pays dans le Sud-Africain et ailleurs. Cette gratification me paraît absolument trop minime et j'appuierais de tout cœur une proposition qui reconnaîtrait plus généreusement les services rendus à leurs pays par les volontaires.

M. STEELE: Je désirerais ajouter un mot à ce qu'a dit l'honorable député d'Oxford-sud (M. Sutherland) au nom des veuves des volontaires qui ont fait la campagne des féniens. En offrant, comme on le fait, \$100 à ces gens-là, le motif de cette détermination me semble avoir été qu'on ne pouvait faire moins sans avoir honte. Ayant décidé de donner la somme la plus minime que nous pouvions décentement offrir, nous pouvions, je crois, montrer un peu de générosité et faire au moins la même faveur aux veuves.

Après tout, il n'y a que très peu de vétérans ayant pris du service dans cette guerre qui soient aujourd'hui vivants, et si ce grand et riche pays ne peut pas reconnaître dans un esprit plus généreux les services de ceux dont la bravoure nous a épargné une crise plus sérieuse, assurément nous ne devrions pas pousser la parcimonie jusqu'au point de ne pas étendre notre générosité aux veuves de ces hommes. Je désirerais rappeler au ministre de la Milice que dans la ville de Stratford des hommes se tinrent prêts à accourir sous les drapeaux dont les services ne furent pas requis, et en ce qui concerne ces hommes

j'aimerais que le ministre nous assure qu'ils participeront à cette récompense.

M. EDWARDS: La question de savoir s'il pourrait être à propos ou non de faire des concessions de terres ou des dons d'argent à ceux qui, à une époque quelconque dans l'histoire du pays, ont pris part à sa défense, n'est pas en ce moment une question à discuter.

Le principe de ces récompenses a été déjà adopté par cette Chambre et par conséquent il n'y a pas lieu de le discuter de nouveau. Je considère que dès l'époque où une première concession de terre a été faite par le Parlement fédéral en reconnaissance de services rendus par des soldats, c'était alors qu'il importait aussi de reconnaître les services des vétérans de la campagne des fénians. Ils avaient certainement autant droit à ces marques de reconnaissance que ceux qui ont pris part à la campagne du Sud-Africain ou qui ont servi le Canada à toute autre époque de son histoire, s'ils ont été utiles à quelque chose, comme ils le furent certainement, en résistant à l'invasion.

Nous devons admettre que c'est dû aux efforts de ces hommes si la confédération a pu s'effectuer. Si cette invasion avait réussi, la confédération du Canada n'aurait jamais pu se faire, et nous ne serions pas devenu le pays que nous sommes aujourd'hui.

En ce qui concerne les observations présentées par l'honorable représentant de Carleton (N.-B.), que cette marque de reconnaissance ne devrait s'appliquer qu'à ceux qui habitent le Canada, et non pas à ceux qui pour une raison ou une autre ont jugé à propos de passer à l'étranger, je suis heureux de constater que mon honorable ami est seul à prendre cette attitude; et il a battu encore plus rapidement en retraite que ceux qui ont envahi le pays en 1866, parce que peu d'instants après avoir émis cet avis j'ai remarqué qu'il avait quitté la Chambre. Quant au montant qu'il s'agit de voter à ces vétérans, je crois que l'honorable représentant qui m'a précédé a exposé la chose comme elle devait l'être, c'est-à-dire qu'il s'agissait de déterminer une somme quelconque, et qui serait aussi peu élevée que possible et cependant de façon à ce que le public ne pût pas nous accuser de trop de parcimonie. Mais, pour la fixation de cette somme, qui d'entre nous pourrait nous dire à quel montant il conviendrait de s'arrêter, soit \$100 ou \$1,000? Il est impossible de mettre une valeur monétaire aux services rendus par les vétérans en 1866. Comme nous ne pouvons pas évaluer ces services en argent le mieux que nous puissions faire, c'est de leur verser une gratification qui, après tout, n'est ni plus ni moins qu'une faible reconnaissance des services rendus. Personnellement, j'aurais

aimé voir ce montant plus élevé qu'il n'est.

J'ai eu l'honneur de présenter à ce sujet à l'ex-ministre de la Milice une pétition portant peut-être autant de signatures qu'aucune autre reçue de toute autre partie du pays. Bon nombre de citoyens du comté de Frontenac, aux environs de Kingston, ont servi dans cette campagne et si ce bill est adopté, comme il n'y a aucun doute qu'il le sera, bon nombre de citoyens dans cette partie du pays bénéficieront de ces largesses. Je désire seulement ajouter que j'appuie cordialement le principe de reconnaître d'une manière quelconque les services de ceux qui ont pris part à la campagne de 1866, et je crois que cette reconnaissance aurait dû leur avoir été accordée depuis longtemps.

M. McCREA (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, le projet d'accorder une marque de reconnaissance aux vétérans qui ont servi en 1866 et 1870 a ma plus entière sympathie. La seule chose que je trouve à reprendre à cette mesure c'est que le montant ne soit pas plus élevé. Voilà depuis longtemps que ces vétérans demandent qu'on voulût bien se rappeler d'eux, et je crois qu'ils s'attendaient à recevoir plus que cela. Et quand ils apprendront que pas plus tard qu'hier une loi a été adoptée en cette Chambre autorisant la vente d'une propriété militaire à Winnipeg pour \$200,000 qui valait, autant que nous avons pu savoir, au moins \$600,000 ou \$800,000—et je crois que le gouvernement du Manitoba était prêt à payer cette somme il y a un an—je crains que les vétérans ne soient pas très satisfaits d'apprendre avec quelle générosité le Gouvernement s'est comporté vis-à-vis du Manitoba, comparativement à la façon dont il traite les vétérans qui ont servi le pays en 1866 et 1870. Je crois qu'il n'est pas un seul membre de cette Chambre qui ne soit en faveur de voir augmenter ce montant.

M. HUGHES (Victoria): Mon honorable ami s'est-il enrôlé en 1870?

M. McCREA: Non.

Une VOIX: Il le ferait cependant.

M. McCREA: Certainement, je le ferais, si on me le demandait. Mais j'étais alors trop jeune pour m'enrôler. Je crois que les veuves des vétérans ont probablement plus besoin de cette gratification que les vétérans eux-mêmes, et je ne vois pas pour quelles raisons les veuves ne participeraient pas à ces largesses au même degré que les vétérans, c'est-à-dire, pourvu quelles soient veuves. Une distinction pourrait être établie, stipulant que celles qui se sont remariées n'obtiendraient rien.

M. MIDDLEBRO: J'ai eu l'honneur, le 18 juillet dernier, de présenter une résolution dont la teneur était qu'une reconnais-

sance quelconque assez substantielle devait être accordée aux volontaires des campagnes de 1866 et 1870, et il est amusant de voir aujourd'hui l'attitude des honorables membres de la gauche à ce sujet, étant donné qu'en juillet dernier tous les libéraux ont décidé qu'aucune reconnaissance quelconque n'était due à ces vétérans. Le 12 décembre 1910, j'ai posé une question en cette Chambre à sir Frederick Borden, et cette question et la réponse sont les suivantes:

M. MIDDLEBRO: Le Gouvernement a-t-il l'intention durant la présente session de déposer un projet de loi au sujet de concessions de terres ou de gratifications en argent aux vétérans de 1866 et 1870?

Sir FREDERICK BORDEN: Le Gouvernement en est venu à la décision qu'il ne serait pas dans l'intérêt public d'accorder des concessions de terres excepté suivant qu'il est prescrit par la loi en ce qui concerne les conditions de résidence et d'établissement. Notre intention n'est pas non plus de proposer une gratification en argent, étant donné que des pensions ont été accordées dans le temps aux blessés et aux familles de ceux qui furent tués dans les engagements avec les fénians.

Le 18 juillet, la veille même de la dissolution de la Chambre, je présentai ma résolution portant que quelque chose devait être fait sous forme de reconnaissance substantielle des services des vétérans de 1866 et 1870, et tous les libéraux votèrent contre toute mesure de ce genre. Je serais curieux de savoir combien il y en a qui voteront en faveur des \$100 qu'on se propose d'accorder à ces vétérans. Ils me paraissent être animés de la plus grande générosité maintenant qu'ils sont dans l'opposition et qu'ils n'ont plus de responsabilité. Mais quand nous étions dans l'opposition, nous avons voté en faveur de cela, non seulement l'année dernière, mais aussi en 1896.

M. MACDONALD: Est-ce que la résolution dont parle mon honorable ami n'a pas été présentée comme amendement à la motion de se former en comité des subsides, ce qui était une motion de blâme au Gouvernement?

M. MIDDLEBRO: Oui, et tous les partisans du Gouvernement ont voté contre.

M. MACDONALD: Et pour une bonne raison, comme le sait fort bien mon honorable ami.

M. MIDDLEBRO: Mes honorables amis de la gauche n'ont pas aujourd'hui le beau rôle, sous le rapport de la générosité, étant donné qu'alors qu'ils étaient au pouvoir, ils ont absolument refusé de déboursier un seul sou pour les vétérans de 1866.

Personnellement, j'inclinerais à accorder à ces vétérans plus que \$100, mais il ne faut pas oublier que même cette somme représentera en tout entre \$800,000 et \$1,000,000. Il est vrai qu'en 1866 ces vétérans n'ont ren-

M. MIDDLEBRO.

du aucun service signalé, mais il ne s'agit pas d'apprécier ce qu'ils ont fait réellement. A cette époque, les Etats-Unis essayaient de nous forcer à accepter leurs termes de commerce, lors de l'abrogation du traité de réciprocité. Il ne saurait y avoir aucun doute que les Etats-Unis voulaient aussi nous forcer à l'annexion, et bon nombre de gens croient que l'invasion des fénians avait été imaginée pour cette fin expresse, après que les Américains se furent aperçus qu'ils ne pouvaient pas nous faire accepter leurs conditions de commerce. Et si ce n'eût pas été que les services des vétérans de 1866, la chose aurait pu réussir. Les membres de l'opposition sont certainement mal venus à critiquer aujourd'hui la conduite du Gouvernement actuel au sujet de ce qu'il fait, quand la réponse donnée par leur propre ministre de la Milice aux demandes faites en faveur de ces vétérans a été: "Pas un sou."

M. GRAHAM: Je regrette de voir que le représentant de North-Grey ait cru bon de chercher un avantage politique dans cette question.

M. MIDDLEBRO: Je n'ai fait qu'énoncer quelques vérités.

M. GRAHAM: Les membres de la droite de cette Chambre ont vivement demandé qu'il fût accordé un montant plus considérable, et je ne vois pas qu'il puisse y avoir grand crime pour les membres de la gauche à faire la même chose.

Nous n'essayons pas à tirer le moindre avantage politique de cette question. L'expérience par laquelle ont passé le gouvernement et la législature d'Ontario a été celle-ci—et je crois devoir prédire que ce sera aussi l'expérience de mon honorable ami de Victoria—je ne dis pas que le chiffre sera augmenté, mais la loi sera modifiée de temps à autre de façon à inclure tous les avis qui ont été exprimés ce soir des deux côtés de la Chambre. Dans les circonstances, le ministre de la Milice ferait aussi bien de s'exécuter de bonne grâce, et cela le plus rapidement possible.

M. LALOR: Inscrivez les veuves dès maintenant.

M. GRAHAM: L'expérience de la législature d'Ontario a débuté avec les vétérans de l'Afrique du Sud, puis vinrent ensuite les vétérans de 1866. L'interprétation donnée aux mots "service actif" fut étendue de façon à laisser la porte ouverte à toutes les revendications, et à un tel point que dans la circonscription que je représentais alors dans la législature près de 300 demandes nous arrivèrent du même endroit.

M. CURRIE: Pas un de ces requérants n'avait essayé le feu de l'ennemi?

M. GRAHAM: Ceux qui étaient là se comportèrent vaillamment. Ces demandes,

je le répète, nous vinrent de partout le long de la frontière. Le Gouvernement actuel trouvera fort difficile d'échapper à ces sortes de choses. La pression nécessaire sera exercée, et on trouvera de bonnes raisons. Ce que je voulais faire remarquer à mon honorable ami, c'est que nous avons discuté ce sujet au long et que nous ferions peut-être bien de renvoyer cela à un peu plus tard afin d'avancer un peu plus la besogne de la Chambre.

Qu'on me permette de dire au ministre de la Milice que cette question reviendra sur le tapis l'année prochaine, et s'il ne veut pas céder alors il sera pressé de le faire l'année suivante, et une pression continuera à être exercée jusqu'à ce qu'il cède, et la chose va arriver exactement comme je l'ai dit.

M. HUGHES (Victoria): J'apprécie l'esprit dans lequel ce bill a été accueilli des deux côtés de la Chambre. Je suis cependant peiné que mon honorable ami de Sherbrooke (M. McCrae) qui n'a pas pris les armes en 1870 quand il en avait l'occasion, ait ce soir traîné la politique dans le débat. Je n'ai besoin de discuter aucun des points qui ont été soulevés excepté pour dire ceci: Les veuves semblent tenir fort au cœur de tous ces vieux vétérans. Je puis dire que mon propre cœur a failli se briser, quand j'ai dû déposer un bill qui ne reconnaissait pas les veuves.

M. MACDONALD: Vous en avez encore du chagrin, n'est-ce pas?

M. HUGHES (Victoria): Oui, j'en ai du chagrin. J'ai étudié cette question avec les vieux vétérans eux-mêmes, et ils ont fait observer ceci: En 1866 et en 1870 peu de soldats étaient mariés, et une femme qui a épousé un vétéran à une époque subséquente n'avait aucun titre à être reconnue, et ils ont raison. Bien plus, ils ont signalé au commencement du débat le fait qu'un certain nombre de ces hommes étaient devenus veufs et s'étaient remariés.

Une VOIX: Ils ne sont pas tous vivants.

M. HUGHES (Victoria): Ils ne sont pas tous vivants, mais ils ont eu des enfants de leurs premières, de leurs secondes et de leurs troisièmes femmes. Il a été décidé, en tenant compte de tout, de laisser la question dans l'état où elle est actuellement, et je prédis qu'à quelques exceptions près ça et là des deux côtés de la Chambre, cette mesure donne satisfaction.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre n'entend pas dire que quelques-uns de ces vétérans ont laissé deux ou trois veuves?

M. HUGHES (Victoria): Non, je dis qu'ils ont laissé des familles. Je pourrais faire remarquer que c'est la marine, et non l'armée, qui laisse deux ou trois femmes. C'est un dicton qu'un marin a une

amoureuse dans chaque port, mais qu'un soldat "est toujours fidèle à Poll".

Monsieur l'Orateur m'informe qu'il sera nécessaire de laisser ce bill en comité. Il faudra déposer une résolution à cause du fait que nous laissons participer à l'octroi les vétérans qui résident hors du Canada aussi bien que ceux qui résident au Canada.

Je propose donc le renvoi de la suite de la discussion.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

QUESTION DE PRIVILEGE.

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

M. EDWARDS: Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire soulever une question de privilège et donner quelques mots d'explication personnelle. Au cours du débat qui a eu lieu ici hier l'honorable député de Rouville s'est servi du langage suivant:

L'honorable député vint me trouver et m'exposa que le bureau de poste était situé dans les limites de sa propre circonscription. Je lui répondis: Assurément, je n'y ai pas d'objection. Ce n'est que plus tard que je découvris que cet endroit était hors des limites de sa circonscription, bien qu'on m'eût dit qu'il était compris dans cette circonscription. C'est de M. Harty que j'appris qu'on m'avait induit en erreur. Alors je consultai à cet égard l'inspecteur des postes, et l'honorable député trouvera au département le rapport défavorable qu'il fit à l'égard de sa demande; et j'agis en conformité de ce rapport. Tels sont les faits. Et je déclare que je n'ai jamais, durant tout le temps que j'ai passé au ministère des Postes, rejeté une demande légitime à moi faite. Mais l'honorable député aurait voulu s'ingérer dans les affaires de Kingston et le représentant de cette circonscription s'y opposa. Et l'inspecteur des postes s'y opposa, et je me conformai à l'avis de l'employé du département.

Ce paragraphe, monsieur l'Orateur, me représente comme étant allé trouver l'ancien ministre des Postes et lui ayant fait un faux exposé de l'état de choses existant dans mon comté, ou dans les environs, dans le but d'obtenir, au moyen de fausses déclarations, la création d'un bureau de poste. En justice pour moi-même, je désire donc donner quelques mots d'explication. D'abord, en consultant les dossiers du ministère, vous trouverez qu'une note rédigée pour le secrétaire du ministère et portant la date du 7 décembre 1910, dit:

Le Dr Edwards est allé ce jour-là au ministère au sujet d'une demande, faite quelque temps auparavant, de transporter le bureau de poste de Williamsville (maintenant une succursale postale située dans les limites de la ville de Kingston) à un endroit situé à l'intersection de la rue Princess et de la première route vicinale, ce qui mettrait le bureau sur la limite du comté. Comme il semble y avoir

quelque objection au transport du bureau de poste de Williamsville, il...

C'est-à-dire, moi.

...n'insiste plus sur cette phase de la question, mais désire qu'une succursale postale ou un bureau de poste régulier (et ce dernier serait meilleur marché) soit établi sur la limite entre le comté et la ville.

C'est la première communication et elle établit clairement que le ministère savait que ma demande avait trait tout d'abord à un bureau dans les limites de la ville, j'avais demandé que le bureau fût transporté à un endroit situé dans les limites de la ville et près de la frontière du comté, et qu'ensuite je retirai cette demande et priai le ministère de créer un nouveau bureau dans les limites de la ville et près de la limite du comté. Le 9 décembre 1910, les faits tels que je viens de les exposer furent mis sous forme d'une lettre à l'inspecteur à Kingston et il fut prié de présenter à bref délai un rapport sur la question. Il n'avait pas encore présenté de rapport le 8 février 1911. Le ministère des Postes ici lui écrivit de nouveau et il fut renvoyé à la lettre antérieure lui demandant de présenter un rapport, et on lui dit de présenter un rapport immédiatement.

Le 9 février, le lendemain, le rapport de l'inspecteur fut reçu au ministère. Le rapport de l'inspecteur indique l'emplacement du bureau de poste; le nom du bureau de poste est mentionné; est aussi mentionné le nom du maître de poste en perspective, qui habitait juste en dedans des limites de la ville, et l'inspecteur ajoute—et j'attire particulièrement l'attention de l'honorable membre sur ces mots:

Le nouveau bureau de poste sera très près du bureau des mandats-poste de Williamsville, à peu près trois quarts de mille au sud-est, mais sera sans doute avantageux pour ceux qui habitent dans le voisinage immédiat.

A la suite de ce rapport de l'inspecteur qui, ainsi que l'a dit hier l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) était un rapport contre l'octroi de cette demande, je reçus cette lettre de l'honorable député de Rouville, alors ministre des postes:

15 février 1911.

Cher Dr Edwards,—A propos de votre demande de l'établissement d'un bureau de poste près des limites entre la ville de Kingston et le comté de Frontenac, nous avons reçu de notre inspecteur un rapport dans lequel l'emplacement proposé pour ce bureau est indiqué comme étant du côté nord de la rue Princess, juste en deça des limites de la ville de Kingston, sous le nom de Bath-Road. Il appert que ce bureau serait desservi, sans coût supplémentaire, par le courrier de Kingston et Sydenham. Je donne en conséquence des ordres en vue de son établissement, et il rue Princess, juste en deça des limites de la nomination du maître de poste sera réglée.

Sincèrement à vous,

R. LEMIEUX.

M. EDWARDS.

Malgré cette déclaration très claire, l'honorable membre dit, de son siège en cette Chambre, que l'inspecteur des postes a fait rapport contre l'ouverture de ce bureau, et qu'agissant d'après le rapport de l'inspecteur il a refusé la création de ce bureau. Le 16 février, le ministère écrivit à M. Harty, parce que j'avais suggéré que, puisque l'emplacement proposé était dans les limites de la ville, dans le comté représenté par M. Harty, on devait lui demander de présenter ce maître de poste. Vous trouverez dans cette lettre cette phrase:

Le ministère est disposé à établir le bureau et serait heureux de recevoir votre recommandation au sujet du maître de poste. M. C. H. Coulter a été mentionné pour la position.

C'était la lettre, ou une partie de la lettre, adressée à M. Harty. M. Harty répondit s'opposant....

M. LEMIEUX: L'honorable membre voudra-t-il bien lire toute la lettre?

M. EDWARDS: Je n'ai pas toute la lettre ici. C'est la seule partie qui ait rapport au sujet. L'autre partie a trait à la demande de l'établissement du bureau de poste juste dans les limites de la ville, et déclare le fait que M. Coulter a été proposé comme maître de poste. La seconde partie de la lettre de M. Harty est celle dans laquelle il s'oppose à la création du bureau. Il s'opposait à l'ouverture du bureau, déclarait qu'il n'y avait aucune nécessité de ce bureau, et refusait de désigner un candidat.

M. LEMIEUX: C'est cela.

M. EDWARDS: L'honorable député dit "C'est cela". Et cependant, d'après les Débats il a dit hier:

Ni dans l'un ni dans l'autre cas....

Parlant de ce cas-ci et d'un autre:

Je n'ai consulté M. Harty, bien que dans l'un d'eux j'eusse dû le faire puisqu'il s'agissait de son comté.

M. LEMIEUX: C'est cela.

M. EDWARDS: L'honorable monsieur dit-il encore "C'est cela"?

M. LEMIEUX: Parfaitement.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, le point sur lequel je voulais insister auprès de cette Chambre est celui-ci: Mon honorable ami a déclaré hier que je lui avais faussement représenté les faits, que je lui avais représenté que le bureau de poste devait être dans mon comté, que sur cette représentation il promit d'établir le bureau de poste et que ce n'est que quelque temps après, en causant avec M. Harty, qu'il découvrit que le bureau de poste devait être situé dans les limites de la ville. Maintenant, cela me mettrait devant la Chambre dans la position d'un homme ayant, de

propos délibéré, faussement représenté les faits. L'honorable membre s'est tout simplement un peu trompé sur le compte de la personne qui représentait faussement les faits. L'honorable membre qui représentait faussement les faits était de ce côté-là (la gauche), et non de celui-ci. Mon honorable ami était la personne qui faisait les fausses affirmations, et non l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), comme le démontre la correspondance du ministère. Car, dès le début, le premier mot dit au sujet de ce bureau de poste avait trait à l'établissement d'un bureau dans les limites de la ville.

M. LEMIEUX: Non.

M. EDWARDS: J'ai lu la lettre.

M. LEMIEUX: L'honorable député joue sur les mots. Ce que je lui reproche, c'est de m'avoir donné à entendre que le bureau se trouvait dans le comté de Frontenac, mais plus tard je me suis aperçu qu'il était dans le comté de Kingston et l'honorable député ne m'en avait jamais rien dit.

M. EDWARDS: L'honorable député ne s'en tirera pas avec une pareille explication. Sa lettre a été rendue publique.

M. LEMIEUX: Une partie seulement; je demanderai qu'elle soit déposée en entier.

M. EDWARDS: Je le souhaite. Mais il y a une chose que je puis affirmer et c'est que si l'honorable député demande le dépôt de cette lettre, et si elle est déposée, il se gardera bien d'en faire lecture à la Chambre. Votre lettre est très explicite....

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. EDWARDS: La lettre de l'honorable député (M. Lemieux) concernant cette affaire—est-ce mieux ainsi? Je me suis repris à temps pour complaire au chef temporaire de l'opposition (M. Graham). Je dis donc que la lettre de mon honorable ami concernant cette affaire, est très explicite. Il y dit qu'il a reçu le rapport de l'inspecteur, dans lequel l'emplacement désigné est sur le côté nord de la rue Princess, et cet endroit se trouve dans les limites de la ville de Kingston. Cependant, il répète sa déclaration d'hier soir et me reproche de lui avoir dit que ce bureau était situé dans le comté de Frontenac.

M. LEMIEUX: Je demande pardon à mon honorable ami. Ne m'a-t-il pas donné à entendre que la division électorale de Frontenac empiétait sur les limites de la ville? Il y a certaines circonscriptions rurales qui s'étendent au delà des limites de certaines villes. La ville de Montréal comprend certaines parties de plusieurs circonscriptions rurales. C'est ce que l'honorable député m'avait laissé entendre.

M. EDWARDS: Mon honorable ami ne peut pas se tirer d'affaire de cette manière.

Je l'avertis que s'il veut s'en tenir rigoureusement aux faits, nous nous entendrons beaucoup mieux. Je ne lui permettrai pas de me représenter sous de fausses couleurs aux yeux de la Chambre.

Je lui ai déjà rappelé que je lui ai mis sous les yeux une esquisse au crayon, indiquant exactement la position du comté de Frontenac en rapport avec Kingston et l'endroit où était situé le bureau de Williamsville, l'endroit où devait se trouver le nouveau bureau; s'il consulte les archives, il trouvera non seulement mon dessin, mais deux cartes indiquant clairement la position de Kingston par rapport au comté de Frontenac et l'emplacement de ce bureau. S'il examine le dossier il ne ramènera pas la question devant la Chambre, car il trouvera sa condamnation dans ses propres lettres et dans les autres pièces du dossier.

Je comprends qu'un homme puisse se tromper et comme l'ex-ministre des Postes avait à s'occuper beaucoup de bureaux, il est possible qu'il est commis une erreur. Je veux bien faire la part des circonstances, mais dans ses déclarations d'hier il s'est montré tellement affirmatif qu'il est allé jusqu'à faire entendre à la Chambre que j'avais faussé les faits de propos délibéré et c'est ce que je ne permettrai pas sans protester. Je répète que tout ce que j'ai dit hier est absolument corroboré par les documents qu'on peut consulter dans les archives du département. Je conseille à mon honorable ami d'examiner ce dossier et il verra que je n'ai dit que l'exacte vérité.

M. LEMIEUX: Je regrette que mon honorable ami ait jugé à propos de soulever de nouveau cette question ce soir. Je n'ai jamais dit qu'il avait sciemment et de propos délibéré représenté les faits faussement. Je ne me permets jamais de traiter ainsi mes collègues dans cette Chambre. Nous avons entre quatorze et quinze mille bureaux de poste dans le pays et il est impossible qu'un ministre connaisse exactement l'emplacement de chacun et se rappelle de toutes les requêtes qui lui sont envoyées au sujet de ces bureaux, mais puisque l'honorable député s'est permis de dire hier que j'avais de propos délibéré refusé de rendre justice à la province d'Ontario et plus particulièrement à son comté, je me suis rappelé qu'au cours de la dernière session il était venu me soumettre une requête.

M. EDWARDS: Ai-je dit "de propos délibéré"?

M. LEMIEUX: L'honorable député ne s'est peut-être pas servi des mots "de propos délibéré", mais il s'est donné beaucoup de mal pour expliquer que je lui avais refusé une chose à laquelle il avait droit comme représentant de Frontenac. C'est cette accusation que j'ai nié et que je nie. Je demande à tous les honorables députés

de la droite si j'ai jamais refusé de faire droit à une requête légitime, quand elle m'a été officiellement présentée, comme ministre des Postes.

J'ai parlé d'un bureau de poste dans les environs de Kingston. Je répète que d'après la manière dont la demande m'a été faite par l'honorable député j'ai pensé que ce bureau se trouvait dans les limites de sa circonscription, bien qu'il fût en réalité dans la ville de Kingston. J'affirme de nouveau—tous les détails de l'affaire sont très présents à ma mémoire—que je n'ai pas refusé un bureau de poste à mon honorable ami. J'ai d'abord fait droit à sa requête; plus tard quand M. Harty et l'inspecteur m'ont représenté qu'en accordant cette requête je donnais à un député du dehors un bureau dans une circonscription représentée par M. Harty et qu'en deuxième lieu, j'établissais un bureau de poste dans le voisinage d'un autre, aux confins de la ville de Kingston, j'ai retiré l'autorisation. Comme l'honorable député persistait à venir me trouver et à insister, j'ai chargé l'inspecteur, M. Merritt, de faire un rapport.

Il est peut-être trop tard à cette session pour demander qu'un rapport soit déposé sur le bureau de la Chambre, mais si mon honorable ami persiste, je présenterai une motion dans ce sens, à l'ouverture de la prochaine session et j'établirai clairement que tout ce que j'ai dit hier est absolument conforme aux faits. J'ai relu mes observations à ce sujet dans le compte rendu. Je regrette que l'honorable député par son insistance à dire que je me suis volontairement rendu coupable d'une injustice à son égard m'ait mis dans l'obligation de dire ce que j'ai dit. J'ai relu ces observations ce matin et je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit hier.

M. EDWARDS: L'inspecteur, à Kingston, a-t-il fait un rapport contre l'ouverture de ce bureau.

M. LEMIEUX: Il a fait un rapport défavorable à la requête de mon honorable ami, après avoir été mis au courant de la question.

M. EDWARDS: Ce n'est pas ce que font voir les pièces du dossier; elles établissent plutôt le contraire.

M. LEMIEUX: L'honorable député a consulté ces documents, mais il n'en a fait connaître qu'une partie ce soir. Je proposerai une motion régulière pour que toutes les pièces du dossier soient déposées sur le bureau de la Chambre.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. MACDONALD: Il y a environ six semaines, j'ai demandé le dépôt, par le département de la Marine, d'un rapport concernant certaines affaires se rapportant aux pêcheries de la Colombie-Anglaise. Ce
M. LEMIEUX.

rapport n'a pas encore été déposé et je désirerais l'avoir demain, si c'est possible.

BILLETS DE CHEMIN DE FER A PRIX REDUITS POUR LES ETUDIANTS

M. CURRIE: Je désire saisir la Chambre d'une question importante, pour que la commission des chemins de fer en prenne connaissance. Je crois savoir que les compagnies de chemins de fer ont donné avis qu'elles cesseraient d'accorder aux étudiants des billets à prix réduits. Cette décision cause un tort considérable aux étudiants du pays. Dans ma province, elle occasionnera un surcroît considérable de dépenses aux jeunes gens qui fréquentent les écoles supérieures; s'ils ne peuvent plus obtenir des billets à prix réduit, ils seront obligés de quitter le toit paternel et de se mettre en pension dans la localité où est située l'école.

Je regrette que le ministre des Chemins de fer ne soit pas présent, mais il lira mes remarques dans les Débats et j'espère qu'il verra à faire intervenir la commission des chemins de fer pour obliger les compagnies à maintenir les arrangements qui existaient antérieurement. Le changement projeté imposera aux étudiants du pays des dépenses additionnelles représentant des milliers de dollars et notre plus grand désir est certainement que la jeunesse de ce pays reçoive une bonne instruction.

NOMINATION DE M. RAOUL DES-CHAMPS.

M. LEMIEUX: Je désire savoir du ministre des Travaux Publics si la nouvelle suivante, publiée par la "Presse" est bien fondée:

Ottawa, 26.—On annonce officiellement aujourd'hui que M. Raoul Deschamps, de Notre-Dame-de-Grâce, a été nommé à une position importante dans le département des Travaux publics, avec bureau à Montréal. M. Deschamps est un homme bien connu dans les cercles politiques, ayant toujours pris une part active à toutes les élections depuis 1906. Cette nomination est bien vue des deux partis, car le nouveau titulaire a beaucoup d'amis.

Je désire savoir si la nouvelle est fondée, car tout dernièrement, j'ai demandé à l'honorable ministre si la personne en question avait été nommée à un emploi et le ministre a répondu dans la négative.

M. MONK: La nouvelle est exacte. M. Deschamps a été nommé tout récemment.

M. LEMIEUX: A quel emploi a-t-il été nommé?

M. MONK: Le département a cru nécessaire d'avoir quelqu'un à Montréal pour surveiller les travaux importants qui s'y font, et M. Deschamps a été nommé à cet emploi tout récemment.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides).

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Administration centrale.—Ministère des Postes.—Pour porter de \$3,100 à \$3,750, depuis le 1er janvier 1912, les appointements de M. B. Verret, sous-ministre adjoint des Postes, \$162.50.

M. DEVLIN: Les appointements de M. Verret ne sont-ils pas compris dans le crédit du budget principal, pour deux fonctionnaires à \$4,000.

M. PELLETIER: Le nom de M. Verret ne figure pas dans le budget supplémentaire de 1912-1913. M. Verret est désigné dans le budget supplémentaire de 1911-1912 et, naturellement, son nom doit paraître dans le budget principal de 1912-1913 pour donner effet à l'item que nous étudions en ce moment.

M. DEVLIN: M. Verret n'a-t-il pas droit à \$4,000 ou aux mêmes appointements que recevait M. Lashinger?

M. PELLETIER: Oui, par augmentation annuelle.

M. LEMIEUX: Je dois dire que M. Verret mérite cette augmentation. Il a été plusieurs années fonctionnaire du ministère des Postes alors que j'étais à la tête de celui-ci et ses aptitudes spéciales ainsi que sa connaissance approfondie des deux langues le rendent l'un des fonctionnaires les plus utiles de ce ministère. L'honorable ministre le sait, les devoirs de cette fonction imposent à M. Verret un travail assidu de jour et de nuit. Je suis certainement très heureux de constater que l'honorable ministre a jugé à propos de reconnaître ainsi les services de M. Verret.

Pour quatre commis dans la première division, subdivision B, et quatre dans la 2e division, subdivision A, \$14,800.

M. SINCLAIR: Le bruit a couru que l'honorable directeur général des Postes avait l'intention d'augmenter de \$35 à \$50 les appointements des maîtres de poste de tout le pays. L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de dire au comité s'il y a quelque chose de vrai dans ce rapport?

M. PELLETIER: Ces prévisions ne contiennent pas de crédit se rapportant à ce détail, mais la question dont mon honorable ami parle est présentement étudiée avec soin par le ministère. J'ai fait quelque chose cette année en faveur d'un certain groupe des très nombreux fonctionnaires du ministère des Postes et, bien que je ne dise pas, à l'instar des honorables membres de cette Chambre en parlant en cette enceinte même: "Prenez patience jusqu'à mon retour l'an prochain", je dirai que le cas mérite qu'on l'étudie et qu'on l'apprecie d'une façon tangible.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai entendu dire que l'honorable ministre et, probable-

ment, quelques-uns de ses collègues cherchaient à éluder certaines dispositions du statut relatif au service civil en augmentant les appointements de certains fonctionnaires qu'il fait passer d'une classe à une autre supérieure dans le but d'augmenter leurs appointements. Il serait difficile, certes, à un membre de cette Chambre de se renseigner pertinemment alors même qu'il lirait les crédits indiqués aux Procès-Verbaux, s'il ne peut obtenir de renseignement du ministère. Je demanderai à l'honorable directeur général des Postes de me dire si les choses se passent bien ainsi. On répète partout qu'on fait passer ces fonctionnaires d'une classe à une autre afin de trouver une raison d'augmenter leurs appointements sans obliger ces fonctionnaires de subir les examens requis par le statut relatif au service civil et sans même consulter les commissaires du service civil.

M. PELLETIER: Ces crédits font voir que certains fonctionnaires recevront une augmentation d'appointements plus élevés qu'elle ne le serait, si l'on observait à la lettre les dispositions de ce statut. Le cas de M. Verret se trouve de ce nombre.

Une disposition spéciale s'applique à son cas, parce que nous croyons—et je suis heureux que des deux côtés de la Chambre nous tombions d'accord sur ce point—qu'il devrait recevoir une considération spéciale. C'est au moyen des crédits supplémentaires que nous pouvons atteindre ce but. Le statut relatif au service civil contient une disposition qui décrète que, lorsqu'on fait des promotions de cette nature, on doit se servir du moyen employé dans le cas qui nous occupe, c'est-à-dire qu'on doit mentionner au budget supplémentaire même le nom du fonctionnaire intéressé. Nous ne faisons qu'observer la disposition de ce statut en agissant comme nous le faisons.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre constatera que s'il observe ce principe dans tous les cas, il dépassera la disposition même de ce statut quant à la mise en vigueur de ce dernier. Je ne trouverais certainement pas à redire si l'on agissait ainsi dans des cas spéciaux, mais l'honorable ministre comprendra facilement que si tous ses collègues suivaient son exemple, autant vaudrait pour le Gouvernement révoquer le statut relatif au service civil et abolir la commission du service civil. C'est une méthode de promotion arrêté par un statut du Parlement qui rendrait tout à fait inefficace la mise en vigueur de la loi sur le service civil.

M. PELLETIER: Nous avons étudié attentivement la question que mon honorable ami mentionne et nous avons inscrit au budget supplémentaire certains crédits se rapportant à des cas d'une nature très spéciale.

M. MACLEAN (Halifax): Ces cas-là ne sont pas nombreux.

M. PELLETIER: En effet, on en compte un petit nombre.

M. LEMIEUX: J'ai parcouru avec beaucoup d'attention la liste des augmentations spéciales qui sont indiquées à ces crédits. J'ai déjà expliqué le cas de M. Verret. Je connais à fond celui de M. John Graham et avait proposé moi-même au conseil avant d'abandonner la direction du ministère des Postes qu'on augmentât les appointements de ce fonctionnaire. M. Graham est un ancien ami de notre collègue le représentant de Lanark-sud (M. Haggart). Il a été à l'emploi de l'Etat durant plus de quarante années, mais, à cause d'une erreur commise par l'ancienne commission du service civil, il n'a pas obtenu l'augmentation qu'il avait le droit de recevoir et c'est ainsi qu'il s'est trouvé lésé. Je me proposais de réparer cette injustice, mais malheureusement les élections eurent lieu et il appartient aujourd'hui à l'honorable directeur général des Postes d'accomplir ce que je me proposais de faire moi-même.

Le cas de M. O'Connor est identique. Mademoiselle Kathleen Merrick est depuis longtemps à l'emploi de ce ministère. Je me demande si je dois parler ainsi, mais l'ancien cabinet avait approuvé ces augmentations d'appointements et mon successeur n'a eu que le mal de les soumettre au conseil.

M. PELLETIER: Dans le cas qui nous occupe j'accomplis simplement ce que mon prédécesseur avait recommandé de faire et ce que je crois de mon devoir d'exécuter. A propos de quelques-uns de ces cas, les commissaires du service civil ne se sont pas entendus et le fonctionnaire intéressé s'est trouvé à souffrir et c'est pour cela que nous devons remédier à cet oubli.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'avais pas à l'idée simplement le ministère des Postes, mais j'étais en droit de demander si l'honorable ministre se proposait d'établir cette règle en coutume.

M. PELLETIER: Ce n'est pas là notre intention.

M. MACLEAN (Halifax): Les promotions ainsi faites créent beaucoup de mécontentement parmi les autres fonctionnaires de l'Etat.

M. BEATTIE: J'ai fait connaître à l'honorable directeur général des Postes le cas très particulier d'un fonctionnaire du bureau de poste de London. Le chef de ce bureau m'a signalé le cas d'un fonctionnaire qui compte trente-neuf années de service et qui ne reçoit que \$800 par année, ce qui ne l'empêche pas d'être l'un des commis les plus assidus du bureau. Ce maître de poste m'a prié de demander qu'on augmentât les appointements de ce fonctionnaire.

M. PELLETIER.

re qui comptait trente-neuf années de service, et voilà un cas que l'honorable directeur général des Postes aurait parfaitement raison d'étudier avec faveur.

Service des dépêches, crédit supplémentaire, \$425,000.

M. SINCLAIR: Je demanderai à l'honorable directeur général des Postes, lorsqu'il nous arrivera d'étudier ces crédits—je ne crois pas qu'il possède ce renseignement ce soir—de déposer les documents se rapportant au transport du courrier de la gare de Linwood, sur l'Intercolonial, au bureau de poste de Grosvenor. Je lui ai déjà signalé le cas et je lui ai demandé de changer quelque peu l'itinéraire; peut-être vaut-il mieux, à seule fin de lui rappeler le fait, donner lecture de la lettre que je lui ai écrite:

6 février 1912.

L'honorable M. L. P. Pelletier,
Directeur général des Postes,
Ottawa.

Mon cher monsieur,—Relativement au service du courrier entre la gare de l'Intercolonial et le bureau de poste de Grosvenor (N.-E.), je tiens à vous faire connaître que la route la plus économique et la plus convenable est celle qui part de la voie d'évitement de Grosvenor. L'ancienne route par la gare de Linwood est deux fois plus longue et ne convient aucunement à ce service, attendu que celui qui transporte ce courrier se trouve dans l'obligation de parcourir une distance considérable sur la voie du chemin de fer, tandis qu'en partant de la voie d'évitement de Grosvenor, celui qui transporte le courrier pourrait accomplir ce travail pour environ la moitié du prix que notre ministère est obligé d'acquitter aujourd'hui, ce qui serait à l'avantage de celui qui transporte le courrier et qui ne se trouverait pas ainsi exposé, ainsi qu'à celui de tous les intéressés.

Si je me rappelle bien, cette entreprise devait coûter environ \$126, celui qui s'était chargé de l'exécuter devant passer par Linwood trois fois par semaine. On m'informe que l'on peut établir un service quotidien pour le même montant si l'on adopte ce que je conseille de faire.

Espérant que vous vous occuperez favorablement de cette question,

Je demeure,

Votre tout dévoué,

L'honorable ministre a eu l'obligeance de répondre à cette lettre le 7 février, en écrivant:

Ottawa, 7 février 1912.

Monsieur J. H. Sinclair, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 6 courant laquelle se rapporte au service du courrier entre la gare de l'Intercolonial et le bureau de poste de Grosvenor, et dans laquelle vous me laissez entendre qu'on pourrait faire ce service de la voie d'évitement de Grosvenor.

En réponse, je dois vous dire que je m'enquerrai immédiatement de cette question.

Sincèrement à vous,

(Signé): LOUIS P. PELLETIER.

J'ai appris qu'on avait reçu une offre du maître de poste. M. Alexander Tait, qui est préfet du comté et qui s'engageait à faire ce service de la voie de garage de Grosvenor au bureau de poste qu'il dirigeait et cela, en retour de \$65 par année. J'ai entendu dire aussi que l'honorable directeur général des Postes avait refusé cette offre, mais qu'il avait accordé l'entreprise du transport du courrier par l'ancienne route de la gare Linwood, soit une distance d'un mille et demi sur la voie du chemin de fer qui est dangereuse à tous les points de vue, pour la somme de cent dollars.

Je n'ai pas eu l'occasion de consulter les documents et j'ignore si tous ces rapports sont ou non exacts; cependant, j'estime que l'honorable directeur général des Postes désire que ce service coûte le moins cher possible. Je puis lui affirmer que la route la meilleure et la plus courte est celle de la voie d'évitement de Grosvenor. Il faudrait, cela va sans dire, installer une guérite le long de la voie où l'on pourrait jeter du train les sacs du courrier. Je suis convaincu qu'on pourrait fournir un service quotidien à ce bureau de poste au coût qu'il faudrait acquitter pour un service trihebdomadaire de l'autre itinéraire, service dont on ne bénéficierait pas grandement, à mon avis.

M. PELLETIER: Je ne me rappelle pas exactement les faits et j'en suis encore à me demander si cette question m'a été soumise. On peut s'en être occupé au seul point de vue administratif. Quoi qu'il en soit, d'ici deux jours, lorsque la Chambre s'occupera encore des crédits de mon ministère, je serai en état de fournir à l'honorable député le renseignement qu'il demande.

M. CARVELL: L'honorable directeur général des Postes se rappellera que, dès les premiers jours de la session, je lui ai signalé la révocation très arbitrairement décrétée d'une maîtresse de poste, Mlle Bowen, de Bath, dans mon comté. Cette personne n'avait pas la moindre inquiétude sur son sort en qualité d'employée des Postes, lorsqu'elle reçut une lettre de l'inspecteur lui enjoignant de remettre sous deux jours tous les registres, documents et autres articles de ce bureau de poste. L'honorable ministre m'a promis que s'il acquerrait la certitude que cette demoiselle ne s'était pas rendue coupable de zèle politique, il la réinstallerait dans ses fonctions. J'ai reçu une attestation de cette personne; elle y affirme qu'elle ne s'est de la vie mêlée activement de politique, ni tenté d'engager quelqu'un à voter en faveur de tel ou de tel parti.

J'ai envoyé ce document au ministre qui m'a répondu de façon très courtoise en me disant qu'il donnerait à ce sujet toute sa considération. L'honorable ministre pourra-t-il me dire demain, au cours de la dis-

cussion de ses crédits, s'il s'est occupé de la chose, et à quelles conclusions il en est arrivé?

M. PELLETIER: Je le ferai avec plaisir. Je pourrais le faire ce soir, mais je préfère revoir tout cela et m'assurer que je ne me trompe pas.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) (texte): Monsieur le président, j'ai une demande à adresser à l'honorable ministre des Postes, et j'espère qu'il va l'accueillir favorablement.

L'honorable ministre doit se rappeler l'accident épouvantable qui est arrivé, le 16 décembre dernier, sur le lac des Deux-Montagnes, au cours duquel M. Hormisdas Laberge a trouvé la mort en traversant le lac de Como à Oka. Quatre ou cinq autres individus ont péri avec lui dans la même circonstance.

M. Laberge avait l'entreprise du transport des dépêches entre ces deux endroits, et faisait ce service pour un prix que je pourrais dire presque ridicule. Il n'avait, je crois, que 30 centins par voyage, et on admettra que c'était bien peu.

Tout le monde sait qu'à cette saison de l'année la traversée est toujours dangereuse. Ce soir-là, malgré la tempête, malgré le vent, la neige et une mer démontée, malgré les avis de certaines personnes désintéressées, M. Laberge n'hésita pas, pour remplir son devoir, de s'exposer aux plus grands dangers. Il partit donc pour faire son service, et c'est au cours de ce voyage qu'il a trouvé la mort.

Il a laissé une veuve et cinq enfants en bas âge. C'était un pauvre garçon. Il tenait en même temps le bureau de poste, et je profite de cette circonstance pour remercier l'honorable ministre d'avoir bien voulu nommer Mme Laberge à la place de son mari.

L'entreprise du courrier était pour lui une source de revenus considérables, non pas entre Como et Oka, mais entre Oka et la Trappe. Cela lui permettait de transporter des voyageurs qui lui payaient bien ses services, et cela compensait pour le bas prix qu'il recevait du département.

Il va de soi que je ne puis blâmer l'honorable ministre de ne pas avoir transféré l'entreprise aux enfants de M. Laberge, parce qu'ils sont trop jeunes pour faire un tel service. Tous les citoyens de l'endroit, et je suis heureux de me faire leur écho ici, sont reconnaissants à l'honorable ministre d'avoir maintenu le bureau de poste dans la famille de M. Laberge.

Je crois que, par le passé, le Gouvernement a accordé des indemnités aux veuves d'employés publics morts dans l'exécution de leurs devoirs officiels. Or, s'il y a un cas recommandable, et que je puis recommander à l'honorable ministre ainsi qu'au Gouvernement, c'est bien le cas de Laberge. Je crois qu'il n'y aurait aucune voix

discordante si l'honorable ministre et le Gouvernement voulaient bien allouer une indemnité à la veuve de M. Laberge, je ne dis pas une somme suffisante pour l'indemniser complètement d'une telle perte, mais au moins pour lui permettre d'élever ses enfants et de vivre pendant quelques mois sans être plongée dans une misère noire comme elle en est menacée en ce moment.

Je fais appel aux sentiments généreux de l'honorable ministre et je lui demande au nom de Mme Laberge et des orphelins, de bien vouloir lui accorder une indemnité raisonnable qui témoignera de la reconnaissance du pays envers un bon citoyen et un bon serviteur public qui a affronté la mort pour accomplir son devoir jusqu'au bout. J'espère que le Gouvernement se rendra à ma demande.

M. LEMIEUX (texte): Je crois que l'honorable ministre des Postes trouvera des précédents, sinon tout à fait analogues, du moins qui se rapprochent beaucoup du cas qui nous occupe.

Je me rappelle que des jeunes gens dans l'Ouest et dans la Gaspésie, dont l'un s'était noyé et l'autre blessé en sauvant le courrier de Sa Majesté, ont mérité d'obtenir pour leurs familles un certain montant à titre d'indemnité.

Bien que le département n'ait pas adopté comme règle fixe de payer toujours une indemnité dans les cas où un de ses employés meurt dans l'exécution de ses devoirs, l'honorable ministre verra que les commis ambulants par exemple, voyageant sur les wagons-poste, ont invariablement été indemnisés dans les cas d'accidents survenus pendant l'exécution de leurs devoirs officiels, ou que l'on a indemnisé la famille au cas de mort, surtout lorsque cet employé n'était pas assuré. Le département, en pareils cas, a toujours décidé qu'une indemnité devait être donnée à la famille.

M. PELLETIER (texte): Je dirai tout d'abord que je suis content des remarques que les honorables députés de Deux-Montagnes et de Rouville viennent de faire sur cette question. J'ai considéré qu'il n'était que juste, dans les circonstances pénibles où se trouvait Mme Laberge, de lui laisser le bureau de poste. Ce n'est pas sans difficulté, comme mon honorable ami peut le supposer. Cependant, je dois dire, à la louange de tout le monde, que l'on m'a approuvé d'avoir résisté et de ne pas avoir considéré cette question comme relevant du patronage politique. J'ai cru qu'il fallait faire quelque chose pour compenser un peu Mme Laberge de la mort de son mari, qui était mort au service de l'Etat. Cette nomination, pour le motif que je viens de donner, a été approuvée par tous.

Il m'a bien fallu, comme l'honorable député des Deux-Montagnes a eu la loyauté de le reconnaître lui-même, donner l'entre-

M. ETHIER.

prise du transport des dépêches à un autre, parce que les enfants de M. Laberge sont trop jeunes encore et qu'il ne convenait pas de leur confier les dépêches.

Quant à l'indemnité que l'honorable député des Deux-Montagnes demande en faveur de Mme Laberge, je dois lui dire que je n'ai pas besoin d'aller bien loin pour trouver des précédents. Il trouvera dans le budget supplémentaire pour l'année 1912-1913, une somme demandée pour Mme Austin qui est un cas à peu près analogue. Cependant, l'honorable député doit admettre qu'il ne m'appartenait pas d'aller offrir une indemnité et qu'une telle demande ne m'a pas été faite avant aujourd'hui. Il est trop tard pour cette année, vu que le budget supplémentaire est en délibération, mais si cette demande est renouvelée, je promets de lui donner toute la considération qu'elle mérite.

M. PACAUD: J'aimerais à attirer l'attention du ministre des Postes sur la démission de M. Odilon Doucet comme maître de poste de Notre-Dame-de-Lourdes, comté de Mégantic. J'ai fait insérer quelques questions dans le Feuilleton de la Chambre au commencement de l'année, et le ministre des Postes y a répondu le 26 janvier. Il y a deux points surtout sur lesquels j'aimerais attirer son attention. J'ai demandé au ministre des Postes:

Pour quelles raisons et sur la proposition de qui a-t-il été révoqué?

Le ministre des Postes m'a répondu que c'était pour s'être activement occupé de politique. Je lui ai alors demandé:

Y a-t-il eu une enquête?

Le ministre des Postes a répondu:

Il n'y a pas eu d'enquête. On demanda au maître de poste ce qu'il avait à dire au sujet de l'accusation portée contre lui de s'être mêlé activement de politique, mais il répondit évasivement et de manière à nous convaincre que l'accusation était plutôt fondée.

Cela n'a pas laissé que de me surprendre un peu, et j'écrivis à M. Doucet pour lui demander copie de la lettre qu'il avait envoyée au département. Je lirai cette lettre, si on me le permet.

M. PELLETIER: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui donner cet avis. Je vais prendre note de ce qu'il dit, et j'aurai le dossier ici demain afin qu'on puisse faire des comparaisons à ce sujet.

M. PACAUD Très bien, je m'en rapporte au ministre des Postes.

M. BUREAU: Comme le ministre parle d'apporter ici des dossiers, j'aimerais aussi à attirer son attention sur quelque chose. Le 15 janvier, je lui ai posé quelques questions au sujet du maître de poste de St-Tite. Voici ces questions:

1. Le maître de poste du village de Saint-Tite, comté de Champlain a-t-il été révoqué depuis le 21 septembre 1911?

2. Dans l'affirmative, quelle plainte a-t-on formulée contre lui?

3. Quelle était la nature de la plainte et qui l'a portée?

4. Y a-t-il eu enquête en l'espèce?

5. Qui a demandé la révocation, et pour quelle raison a-t-elle eu lieu?

6. Qui a été nommé pour le remplacer, par qui a-t-il été recommandé, et quelle était l'occupation de ce successeur avant sa nomination?

Le ministre des Postes a répondu aux questions 1, 2, 3, 4, 5 et 6 en la manière suivante:

C'est maintenant le docteur Emile Lacoursière qui remplit les fonctions de maître de poste à Saint-Tite. Il avait été remercié de ses services en 1898 pour faire place à un partisan politique du gouvernement précédent. Depuis sa nomination, cet homme-là n'avait cessé de faire montre de ses préférences politiques. On a réintégré dans ses fonctions l'ancien maître de poste. Aucune enquête n'était nécessaire puisque les faits étaient parfaitement établis.

C'est le représentant du comté de Champlain qui a recommandé cette nomination.

J'aimerais à faire remarquer à l'honorable ministre qu'avant le 21 septembre ce bureau était tenu par Mlle Lacoursière, et je ne crois pas qu'elle se soit en aucune manière mêlée de politique.

M. LEMIEUX: Cette demoiselle est-elle une suffragette?

M. BUREAU: Je ne crois pas. Peu de temps avant le 21 septembre, l'inspecteur fit une enquête au bureau de poste de St-Tite, et dans son rapport il mentionne que ce bureau de poste était tenu de façon très satisfaisante et que tout y était parfait. J'ai aussi quelques lettres sur le même sujet, et si le ministre des Postes veut apporter ce dossier demain je lui en serais très reconnaissant.

M. PELLETIER: Je le ferai.

M. MACLEAN (Halifax): Je désirerais poser une question à laquelle on pourra répondre plus tard. Peut-être pourrai-je mieux expliquer la chose en lisant partie d'une lettre que j'ai reçue d'un de mes électeurs du comté d'Halifax. Voici cet extrait:

Il y a dix ans environ, M. C. A. Barrett soumissionna le transport du courrier entre la gare de Beaver-Bank et le bureau de poste...

C'est-à-dire à Bedford, près d'Halifax.

...et, vu qu'il était le plus bas soumissionnaire, l'entreprise lui fut adjugée pour trois ans. Le marché a été renouvelé par deux fois, je crois, et ne prendra fin que dans deux ans. La semaine dernière, M. Barrett a reçu du ministère des Postes avis que le marché serait annulé le 31 de mai prochain.

Je voudrais que le ministre des Postes m'apprenne, dès qu'il le pourra, si la déclaration, que renferme cette lettre est vraie, et, dans ce cas, pour quelle raison il se propose de mettre fin au marché.

M. E. B. DEVLIN (Wright) (texte): Monsieur le président, je demande quelques instants du comité pour faire connaître le cas du maître de poste de Saint-Pierre de Wakefield, qui a été destitué, je veux bien le croire, sans la connaissance du ministre des Postes.

Le maître de poste de Saint-Pierre de Wakefield était M. Joseph Vital Déziel. Il occupait cette charge depuis quelques années. Ce monsieur, grâce à son courage et à son dévouement, est beaucoup respecté de ses concitoyens. Il tient un commerce très important dans sa localité. Il n'y a jamais eu de plainte contre M. Déziel comme maître de poste; il a toujours rempli sa charge fidèlement.

Or, le 5 janvier dernier, il a été surpris de recevoir la lettre suivante du département des Postes:

Ottawa, le 5 janvier, 1912.

Monsieur V. Déziel,
Maître de poste,
Saint-Pierre de Wakefield,
Québec.

Monsieur,—On a fait savoir à ce département que vous avez pris une part plus active aux élections fédérales ou provinciales que celle de donner paisiblement votre vote, depuis que vous êtes maître de poste, et le ministre des Postes veut, en conséquence, savoir ce que vous avez à répondre à cette accusation.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. SMITH,
Secrétaire.

M. Déziel était fort embarrassé de savoir si on voulait faire allusion à la dernière élection fédérale ou à quelque élection fédérale ou provinciale qui a eu lieu avant même qu'il fût nommé maître de poste de cette paroisse. Pour se renseigner, M. Déziel a écrit ce qui suit au ministre, et il m'a fait l'honneur de me transmettre une copie de la lettre qu'il lui a envoyée:

Monsieur,—Vous m'accusez d'avoir pris une part plus active aux élections fédérales ou provinciales depuis que je suis maître de poste qu'avant de l'être. Je dois vous dire de suite que c'est faux. Mes convictions ont toujours été les mêmes, et d'où vient que je n'ai jamais eu de reproches avant aujourd'hui. Est-ce que la politique nouvelle aurait pour programme de mettre un frein à la liberté d'un libre sujet britannique, ou encore lancer des préjudices contre lui pour aucune raison possible? Quoi qu'il en soit je dois vous dire que celui qui m'a rapporté auprès de vous, si tel il y a, est un faussaire dans la force du mot, car ce que je suis à présent, je l'ai toujours été et jamais dans l'intention d'envier la position de maître de poste à qui que ce soit. Quand on m'a nommé tel, on

m'a dit que la malle était mal tenue où elle était "et que c'était plus central ici" et c'est le cas. Voilà tout. Si l'on m'accusait de ne point faire mon devoir j'aurais à y répondre du mieux possible, mais on m'accuse de me mêler plus que d'habitude aux élections, encore une fois, c'est faux—et je dois faire connaître à l'honorable ministre des Postes que je ne vendrai jamais mon indépendance pour m'approprier la position de maître de poste, surtout à Saint-Pierre de Wakefield. J'ai toujours fait mon devoir, et s'il y a faute à cela, je ne vendrai jamais mon indépendance et ne prendrai jamais pour politique d'être esclave de ma liberté. Voilà ce que j'ai à répondre à l'accusation d'être libéral.

Votre bien respectueux,
J. V. DEZIEL.

M. PELLETIER: Il y a une erreur à la fin de cette copie. Sa lettre se termine comme suit: "à l'accusation dont j'ai été l'objet."

M. DEVLIN: Alors, ce n'est pas une vraie copie que j'ai; j'espère que l'honorable ministre voudra bien lire l'original.

M. Déziel occupait cette place de maître de poste plutôt pour rendre service que pour le revenu qu'il en retirait, car c'est un homme de moyens. Il croyait pouvoir agir ainsi sans être gêné en quoi que ce soit, lorsqu'il s'agissait pour lui de donner son vote.

Réellement je ne sais s'il suivait la politique de Macdonald, de Cartier et de Chapleau, ou bien celle de Baldwin, Lafontaine ou Laurier. Mais M. Déziel a appris, à ses dépens, que pour pouvoir être maître de poste, il lui fallait suivre les volontés de ceux qui sont actuellement au pouvoir. Je ne crois pas que ce soit là le principe professé par l'honorable ministre, mais je lui cite le cas, et connaissant son bon cœur, je lui demande d'examiner s'il y a moyen de réintégrer M. Déziel.

Pour finir, je dois dire au ministre que M. Déziel a reçu une autre lettre le 14 février dernier qui se lit comme suit:

Ottawa, 14 février 1912.

Monsieur V. Déziel,
Maître de poste,
Saint-Pierre de Wakefield,
Qué.

Monsieur,—Je dois vous informer que M. Sam. Barbeau a été nommé pour vous succéder dans l'emploi de maître de poste de Saint-Pierre de Wakefield et que l'on se propose de lui transférer le bureau aussitôt que les dispositions préliminaires auront été arrangées, pour cause de partisannerie politique.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. BOLDUC,
Inspecteur des postes.

Avant de reprendre mon siège, je désire suggérer à l'honorable ministre des Postes de suivre l'exemple de l'honorable ministre des Travaux publics. Lui, au moins, fait faire des enquêtes, et j'espère

M. DEVLIN.

re qu'avant la prochaine session, il rendra leur emploi à ceux qui ont subi cette épreuve et n'ont pas été trouvés coupables d'avoir pris une part active aux dernières élections. Avant de destituer un maître de poste et de bouleverser le système postal dans une paroisse, il serait sage à mon avis, de tenir une enquête afin de connaître les faits, afin de savoir si le maître de poste est capable de remplir sa charge.

Je ne veux pas mettre de politique ni de mauvaise volonté dans cette discussion, mais je sais que M. Déziel est un homme très fiable qui a toujours rempli son devoir à la satisfaction de tous.

M. PELLETIER: Il est un point que l'honorable député a oublié de toucher, c'est celui de savoir s'il est vrai que M. Déziel est un homme qui se mêle beaucoup d'élection. Je crois que l'honorable député peut nous renseigner sur ce point.

M. DEVLIN: Je puis dire que chaque fois que j'ai été à Saint-Pierre de Wakefield, j'ai été reçu chez M. Déziel avec toute la courtoisie qui caractérise la famille; mais je ne crois pas qu'il s'occupait activement d'élection.

M. PELLETIER: Je comprends que M. Déziel est le chef de mon honorable ami à Wakefield.

Lorsqu'on lui demande s'il s'est activement mêlé d'élection, il ne dit ni oui ni non; il se contente de dire: Je n'ai pas été plus partisan après qu'avant ma nomination.

Maintenant, j'ai ici une autre lettre dont il n'a pas envoyé la copie à mon honorable ami de Wright. Il me dit qu'il y a trois semaines qu'il attend d'être débarrassé du bureau de poste, et il exprime le désir qu'on lui fasse, le plus tôt possible, le plaisir de le lui enlever. Je lui ai fait ce plaisir.

M. DEVLIN: Alors, tout le monde est content.

M. BELAND: Je crois savoir que le ministre des Postes n'a pas sous la main ce soir les papiers relatifs aux renvois et aux annulations de marché, et qu'il désire remettre à demain la discussion de ces sujets. C'est ce qu'il a demandé au représentant de Mégantic (M. Pacaud). Aura-t-il la bonté de prendre note d'une enquête qui a eu lieu au bureau de poste de Taschereau, dans le comté de Beauce, où le receveur a démissionné ou a été révoqué.

Voudra-t-il aussi prendre note d'une enquête qui a eu lieu à Saint-Victor où M. Lacoursière, le receveur de la poste, a été révoqué, et s'assurer s'il y a des documents concernant le changement du bureau de poste de Saint-Sébastien, dans le comté de Beauce, dont M. Lacombe est receveur. Je le prierai aussi de vouloir

bien se procurer les papiers qui se rapportent à la révocation du receveur de la poste de Saint-Didace (Maskinongé). M. Jacques. Quant aux documents dans l'affaire de MM. Henri et Morin, de Scott, je les ai ici, et si le ministre le veut bien, nous pourrions discuter cette affaire ce soir. Cependant, je crois savoir qu'il désire faire voter maintenant son budget supplémentaire et lorsque le budget principal sera soumis à la Chambre, nous pourrions parler de ces révocations et de ces annulations de marché.

M. PELLETIER: Mon sous-ministre est ici et prend note des affaires en question. Quant au bureau de poste de Taschereau, je crois que l'honorable député me dispensera d'apporter les papiers, car je puis discuter cette affaire de mémoire. Le receveur a démissionné. Il avait été accusé et il avait nié l'accusation. En pareil cas, j'ordonne qu'une enquête ait lieu. La personne chargée de l'enquête a été nommée et, à son arrivée à Taschereau, M. Thibaudeau lui a dit: "C'est inutile, je ne permettrai pas qu'une enquête ait lieu; je démissionnerai".

M. BELAND: Ainsi, l'enquête n'a pas eu lieu?

M. PELLETIER: Non.

M. R. LEMIEUX (Rouville): Monsieur le président, au commencement de la session mon adversaire dans Rouville a demandé la destitution du maître de poste de Saint-Paul d'Abbotsford, M. Philibert Saint-Pierre. D'après les renseignements que j'ai eus, M. Saint-Pierre n'a pris aucune part à la dernière élection dans ce comté. Ce qu'on lui a reproché se rapporte à l'exécution de ses fonctions de secrétaire-trésorier de la municipalité. Il paraîtrait que dans la confection des listes, certains noms avaient été omis. M. Saint-Pierre les aurait remis sur les listes en sa qualité d'officier municipal.

L'honorable ministre des Postes a fait tenir une enquête et le rapport de M. Bergeron, commissaire enquêteur, n'est pas défavorable à M. Saint-Pierre, mais il conclut en disant qu'il serait opportun de faire faire une enquête par l'inspecteur des postes sur la manière dont le bureau est tenu.

M. Gaudet, l'inspecteur, est allé tenir une enquête et il fait certaines recommandations, mais en thèse générale, il semble déclarer que le bureau est assez bien tenu.

Je ne sais quelle sera la décision de l'honorable ministre des Postes sur ce dernier point, mais en ce qui concerne l'accusation de zèle politique, je ne crois pas qu'il y ait lieu de sévir contre M. Saint-Pierre.

Parmi ceux qui ont été consultés au sujet de l'accusation d'ingérence politique, se trouve le curé de la paroisse qui a écrit au ministre le 22 octobre dernier la lettre suivante. Venant d'un homme absolument

indépendant comme le curé, cette lettre ne manque pas d'un certain piquant.

Saint-Paul d'Abbotsford,

Co. Rouville, 22 octobre 1911.

A l'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes, Ottawa.

Honorable ministre,—On me dit qu'il se fait un travail auprès de vous pour changer le maître de poste du village, monsieur Philibert Saint-Pierre.

Je suis probablement celui qui reçoit le plus de matières postales et je n'ai jamais eu à me plaindre de ce bureau de poste. M. Saint-Pierre est un libéral, mais qui ne s'est pas occupé de politique dans les dernières élections, je croirais impolitique de le mettre dehors dans les circonstances actuelles, vu que ceux qui sont les plus ardents pour ce changement, sont des libéraux qui ont des intérêts en jeu. S'il m'est permis de vous donner un conseil, veuillez attendre pour de pareils changements. J'ai consulté plusieurs amis partisans conservateurs qui verraient la chose d'un mauvais œil, vu que ce serait donner aux libéraux une occasion de crier plus fort et de se faire de nouveaux partisans.

C'est le cas de dire: "*in cauda venenum.*"

Vous savez qu'à Saint-Paul, les conservateurs sont si peu nombreux, qu'il fait bon de les conserver; d'ailleurs, c'est avec des hommes libéraux à la mode de M. Saint-Pierre, qu'on fait des nationalistes puis des conservateurs fervents.

Je demeure, honorable monsieur,

Votre tout dévoué,

(Signé): L. DUTILLY,

Ptre curé.

J'ai confiance que l'esprit de justice de l'honorable ministre se laissera guider par le bon curé de Saint-Paul, qui se plaint qu'il n'y a pas beaucoup de conservateurs dans sa paroisse et qu'il faut ménager les nationalistes avec lesquels on fait ensuite de fervents conservateurs.

Ce monsieur Saint-Pierre, je ne le connaissais pas alors—car je n'ai fait que passer dans la paroisse le dimanche précédent la votation—mais je l'ai vu depuis. Lorsque l'enquête s'est ouverte, il est venu me voir et m'a même prié d'être témoin afin de prouver qu'il ne s'était pas mêlé de la lutte en ma faveur. Je lui donne publiquement le témoignage qu'il n'a pas pris part à cette élection. C'est, du reste, ce qui ressort de l'enquête faite par le commissaire, M. Bergeron, et par l'inspecteur des postes, et la lettre du curé lui-même.

Cette lettre que je viens de lire indique bien la mentalité d'une partie du clergé de la province de Québec dans les dernières élections.

J'ai souvent entendu dire que les curés ne s'occupaient pas de politique, qu'ils étaient au-dessus des partis. Eh bien, nous avons ici un exemple des sentiments d'une certaine fraction du clergé de la province de Québec pendant les dernières élections. Ne touchez pas à

Saint-Pierre, il va être nationaliste bientôt, et vous en ferez un conservateur avant longtemps.

M. E. LAPOINTE (texte): Je demanderai à l'honorable ministre des Postes de prendre note du fait qu'il manque deux lettres dans un dossier, déjà déposé, relativement à la destitution d'Auguste Hébert, maître de poste à Saint-Pascal de Kamouraska.

Je vois dans une lettre du 29 novembre 1911, écrite par M. W. A. Potvin, candidat conservateur aux dernières élections, et adressée à l'honorable ministre des Postes, qu'il est question d'une lettre de l'honorable Philippe Landry. Cette lettre de M. Potvin est ainsi conçue:

Fraserville (P.Q.), 29 novembre 1911.
L'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 25 courant, me transmettant en même temps copie de celle de l'honorable P. Landry relativement au maître de poste de Saint-Pascal.

J'ai déjà moi-même demandé le changement suggéré par cette lettre et je dois vous dire que je corrobore, en entier, les faits qui y sont mentionnés.

J'ai l'honneur d'être,
Votre tout dévoué,
(Signé): W. A. POTVIN.

Je constate que cette lettre du 25 novembre adressée par l'honorable ministre des Postes à M. Potvin, de même que celle de M. Landry, ne sont pas dans le dossier.

Je réserverai les commentaires que je pourrais faire à ce sujet, lorsque ces deux lettres auront été déposées. Je dirai alors ce que je pense de l'honorable président du Sénat, qui s'occupe de destitutions politiques, lui qui devrait être, comme l'Orateur de cette Chambre, au-dessus des partis politiques. Il sera, sans doute, très intéressant de lire ce que M. Landry a écrit à l'honorable ministre.

Du reste, ce n'est pas le seul cas où j'ai à me plaindre de l'ingérence de l'honorable M. Landry. Il a fait la même chose au département de l'Agriculture en faisant destituer le surveillant de l'école d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Je désire avoir la lettre de M. Landry.

M. PELLETIER: Si elle n'est pas dans le dossier, c'est parce qu'elle était marquée, je suppose, personnelle et confidentielle.

M. LAPOINTE: Si elle est personnelle, je trouve étrange qu'elle ait été transmise à M. Potvin qui en accuse réception.

Je demanderai à l'honorable ministre tous les documents se rapportant à la destitution du maître de poste de Saint-Germain de Kamouraska, qui n'ont pas encore été déposés.

M. PELLETIER: Je les ai déposés ce matin.

M. LAPOINTE: Je m'en suis informé, et on m'a dit qu'ils ne l'étaient pas. Je les ai M. LEMIEUX.

demandés au sous-greffier qui m'a renvoyé à l'employé qui est censé les avoir, mais celui-ci m'a répondu qu'il ne les avait pas encore reçus. Ces documents sont peut-être entre les mains de quelque autre employé. Comme je n'ai pu en prendre connaissance, je réserverai mes remarques sur les crédits supplémentaires du département des Postes.

En attendant, je désire porter à la connaissance du ministre une lettre que je viens de recevoir d'un cultivateur de Saint-Germain de Kamouraska, qui n'est pas un partisan politique, et qui se plaint beaucoup de la manière dont le bureau de poste est tenu. Voici cette lettre:

Saint-Germain, 8 mars 1912.
M. Ernest Lapointe, écr.,
Avocat,

Rivière-du-Loup.

Monsieur,—Je prends la liberté de vous informer que je suis loin d'être satisfait du bureau de poste de Saint-Germain depuis qu'il est chez M. J. A. Moreau. Voilà cinq fois qu'il m'arrive des lettres décachetées; la première et la deuxième fois, j'ai trouvé cela étrange, mais j'ai laissé faire; la troisième fois était une lettre venant du département de l'Agriculture de Québec dans lequel il y avait un chèque de \$1.50 je n'ai encore rien dit. Quelques jours plus tard, encore une lettre venant du département de l'Agriculture de Québec, encore décachetée, celle-ci portait un chèque de \$8 avec le compte ci-joint.

Alors je vais informer les autorités, et je correspond avec l'inspecteur des Postes depuis le 11 février à ce sujet. Mais je ne savais pas où ma lettre était décachetée. Le 28 février il m'est arrivé une lettre enregistrée venant de l'inspecteur des Postes et le fils de M. Moreau lui-même l'a décachetée. Il dit l'avoir fait par mégarde; mais il y a assez de différence entre les deux noms pour les distinguer. Je vous envoie son affidavit que vous voudrez bien me retourner avec le compte du département.

Monsieur Lapointe, je vous prie de vouloir bien m'excuser pour ces quelques remarques que je vous fais à l'égard du bureau de poste de Saint-Germain. Mais j'ai la ferme confiance que vous saurez nous défendre.

Votre serviteur,
LAURENT TARDIF.

M. BELAND: Quels sont les noms?

M. LAPOINTE: Le nom du maître de poste est L. J. Moreau, et celui de mon correspondant est Laurent Tardif. On voit qu'il était assez difficile de confondre les deux noms.

Je demande à l'honorable ministre de faire des recherches à ce sujet.

M. PELLETIER: L'inspecteur des Postes est saisi de cette plainte?

M. LAPOINTE: Oui. Maintenant la prétention de M. Moreau est qu'il s'est trompé quant à cette lettre et qu'il l'a ouverte par mégarde. Fait étrange, c'est que c'était la cinquième fois que des lettres étaient ouvertes, et que cette dernière venait de

l'inspecteur et concernait les plaintes mêmes portées à ce sujet. Il y a là une coïncidence bien étrange, et je demande à l'honorable ministre de prendre des renseignements à ce sujet.

M. PELLETIER: Ces renseignements me viendront par l'entremise de l'inspecteur.

M. FORTIER (Lotbinière) (texte): Monsieur le président, au mois de janvier dernier, j'ai posé une question à l'honorable ministre des Postes lui demandant si des maîtres de poste avaient été destitués dans le comté de Lotbinière, pour quelles raisons, et s'il allait accorder une enquête. La réponse a été que, de fait, des maîtres de poste avaient été destitués pour cause d'ingérence politique, durant la dernière élection, et que cela était à sa connaissance personnelle.

Je veux savoir, ce soir, si réellement le ministre des Postes est venu dans le comté de Lotbinière durant les dernières élections fédérales. Si l'honorable ministre me dit qu'il est venu dans le comté, et qu'il a pris connaissance des faits, je serai satisfait. Mais j'ai des doutes sur la réponse que l'honorable ministre m'a donnée.

M. PELLETIER: L'honorable député a-t-il le texte de la réponse devant lui? S'il l'a, je le prie de le lire. Mais je crois que sa mémoire lui fait défaut sur le sens de ma réponse, parce que, à la vérité, je ne suis pas allé dans le comté de Lotbinière durant la dernière élection. L'honorable député a-t-il la réponse devant lui?

M. FORTIER: Je ne l'ai pas dans le moment, mais je suis sûr qu'il a dit que c'était à sa connaissance personnelle.

M. PELLETIER: Oui, j'ai eu une connaissance personnelle en 1908 et elle a été considérable.

M. CARROLL: Monsieur le président. Je donne avis au ministre que je ferai une enquête au sujet du changement dans le service des dépêches à New-Waterford et East-Waterford, dans le comté du Cap-Breton-est.

M. PELLETIER: J'en ai pris note.

M. SINCLAIR: Ce serait le bon moment pour l'honorable ministre de faire connaître sa politique au sujet des destitutions de directeurs des postes. C'est une question qui soulève beaucoup d'intérêt dans mon comté où l'on a eu à se plaindre de presque tous les directeurs de la poste. Le ministre s'est montré actif et plusieurs têtes sont tombées sous le couteau de sa guillotine. Il serait intéressant de savoir si le ministre se propose d'accorder une enquête, non pas un semblant d'enquête, mais une enquête juste à tous les fonctionnaires qui sont accusés d'intervention politique. S'il voulait annoncer sa politique à ce sujet,

cela soulagerait un grand nombre de personnes qui craignent que ces enquêtes ne soient pas conduites avec justice.

M. LEMIEUX: Avant que l'honorable directeur général des Postes réponde, je voudrais qu'il prenne note pour demain des bureaux de poste d'Orangeville, Ste-Agathe et Sayabec. Est-ce l'intention du ministre de renvoyer la directrice de poste nommée à Ste-Agathe, il y a quelques années?

M. LEMIEUX (texte): Monsieur le président, avant que l'honorable ministre réponde à cette question, je désire attirer son attention sur les bureaux de poste de Ste-Agathe-des-Monts, d'Orangeville dans Ontario, et de Sayabec dans le comté de Rimouski. Ce dernier cas est très intéressant en ce qu'il fait ressortir la mentalité du député de Rimouski qui, au cours des dernières élections, m'accusait de népotisme.

J'ai en mains une requête qui m'a été adressée par un grand nombre de citoyens de la paroisse de Ste-Marie de Sayabec, et c'est avec plaisir que j'en donne connaissance à la Chambre.

Honorable ministre des Postes,
Ottawa.

Honorable monsieur,—Nous soussignés de la paroisse de Sainte-Marie de Sayabec exposons que le bureau de poste de Sayabec-Station tenu par M. Théophile Bouchard depuis nombre d'années et ayant toujours donné satisfaction à toute la population de Sayabec et tout le public en général demandons à Son Honneur de maintenir à M. Bouchard le bureau de Sayabec-Station à la place où il est maintenu dans le moment pour la commodité de tout le public en général et vos requérants ne cesseront de vous demander:

Malgré cette requête, je constate que le député de Rimouski a fait nommer sa propre fille comme maîtresse de poste de cette paroisse.

M. BOULAY: L'honorable député de Rouville peut-il me dire qui tenait le bureau de poste à cet endroit en 1896?

M. LEMIEUX: Je ne sais pas qui tenait le bureau de poste en 1896, mais je sais que l'honorable député a fait destituer Théophile Bouchard pour le remplacer par sa fille, malgré le désir de la paroisse. Il y a là, il me semble, une injustice sur laquelle j'appelle l'attention et contre laquelle je proteste. Cette injustice a été commise à la demande du député de Rimouski qui déclarait partout qu'il fallait combattre le népotisme. Au cours de la dernière campagne électorale, il citait une lettre apocryphe pour m'accuser d'avoir placé ma famille dans des emplois du Gouvernement. Je le déclare, je n'ai pas placé un seul membre de ma famille. Mon père, le seul employé de l'Etat, fut nommé sous l'administration Lafontaine-Baldwin,

voilà quarante-neuf ans, et il prendra sa retraite le premier avril prochain, après quarante-neuf ans de service.

Que doit-on penser du député de Rimouski qui, sans connaître le député de Gaspé, allait d'assemblées en assemblées, répétant qu'il fallait condamner le député de Gaspé qui avait placé une quinzaine de membres de sa famille?

Il y a un proverbe français qui dit: "Il y a plus d'un chien qui s'appelle pataud." Se servant de la liste des employés publics on a pris les noms de tous les Lemieux qui sont dans l'administration avec en marge leur salaire. La plupart de ces employés sont des conservateurs de Lévis, de Québec, de Montmagny et d'ailleurs, dont quelques-uns ont été nommés par l'honorable M. Blanchet, ancien Orateur de cette Chambre, et l'on disait: Voici tous les parents qui ont été placés par M. Lemieux. Parmi ceux qui tenaient ce langage dans la province de Québec, était le député de Rimouski qui disait partout: "Voyez donc le ministre des Postes qui place tous les membres de sa famille. Or, dans l'espace de cinq mois, le député de Rimouski a trouvé moyen de destituer le maître de poste de Sayabec et de faire nommer sa fille pour le remplacer; il a trouvé moyen de placer son fils sur l'Intercolonial et de faire adjuger à sa femme la fourniture de traverses de chemin de fer.

M. RAINVILLE (Chambly-et-Verchères) (texte): En attendant mon honorable ami de Rimouski, qui est allé chercher certains documents pour tâcher de convaincre le député de Rouville, je me permettrai de dire à cet honorable député de calmer sa colère et de ne pas croire que ceux qui ont parlé de sa famille dans la province de Québec n'auraient pas le courage de répéter leurs dires devant cette Chambre.

Quant à moi, je n'ai jamais fait la lutte sur ce terrain-là, et si cela s'était présenté, j'aurais su employer les arguments nécessaires.

Une chose certaine, c'est qu'à propos des destitutions des maîtres de poste, je ne crois pas que personne ait raison de se plaindre énormément de ce qu'un certain nombre de ces fonctionnaires aient été déplacés. Tout le monde sait, c'est de notoriété publique, que les maîtres de poste, conservateurs comme libéraux, ont été depuis de longues années les principaux agents politiques des deux partis.

Les libéraux en arrivant au pouvoir en 1896 n'ont pas ménagé ceux qui avaient fait de la politique active contre eux sous le gouvernement conservateur.

Je crois que nos amis de la gauche auraient mauvaise grâce de se plaindre de ce que quelques maîtres de poste ont été destitués.

Je puis dire au député de Rouville que le lendemain de l'élection, soit à titre d'am-

M. LEMIEUX.

lien libéral, soit à titre d'ami—car j'ai encore beaucoup d'amis parmi les libéraux—une foule de maîtres de poste libéraux sont venus me trouver et m'ont demandé protection. Je savais d'avance que si dans certains cas on avait fait une enquête, on aurait prouvé que les accusés méritaient destitution, parce qu'ils avaient fait de la politique

Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que le Gouvernement actuel soit plus condamnable sous ce rapport que le Gouvernement libéral qui l'a précédé. Je crois que l'honorable député ne peut pas ignorer certaines faveurs que j'ai rendues à ses amis.

M. H. BOULAY: Monsieur le président, l'honorable député de Rouville a jugé à propos d'attaquer le député de Rimouski au sujet du changement du maître de poste de Sayabec.

Si l'honorable député veut remonter à l'avènement des libéraux en 1896,—tout à l'heure il a refusé de répondre à la question que je lui ai posée à ce propos,—je vais lui apprendre que le maître de poste d'alors de Sayabec était M. Boulay.

M. LEMIEUX: M. Herménigilde Boulay?

M. BOULAY: Précisément, celui que vous blâmez d'avoir fait nommer sa fille en remplacement de M. Bouchard qui avait été nommé dans le temps. Par conséquent, le premier devoir du ministère conservateur, en arrivant au pouvoir, le 21 septembre dernier, était de remédier au mal fait par les libéraux. Ne pouvant pas le réparer dans sa personne, puisque j'avais été élu, il a destitué M. Bouchard qui n'était qu'un transfuge du parti conservateur et qui avait tourné le dos à ce parti pour avoir le bureau de poste. Or, ne pouvant, comme je viens de le dire, réparer cette injustice, faite par les libéraux dans ma personne, l'honorable ministre n'avait pas d'autre chose à faire naturellement que de nommer la personne que je lui indiquais. Le bureau de poste était tenu dans un endroit qui n'aurait pas été convenable si cela n'avait pas été sous un ministère libéral.

M. LEMIEUX: Le bureau de poste n'est-il pas tenu maintenant dans la maison de l'honorable député?

M. BOULAY: Non, il est tenu par Mlle Boulay, dans un magasin.

Maintenant, au sujet de certaines accusations que j'aurais lancées contre sa famille en lisant une liste, prétendue fictive, des noms de sa famille; je ne crois pas avoir dit jamais que c'était l'honorable député, lui-même, qui les avait tous placés; il y en avait trop.

M. LEMIEUX: Est-ce de ma famille?

M. BOULAY: Je vais vous donner les noms de ceux qui émargeaient au trésor public. Voici cette liste:

J. M. Ant. aux Postes.. . . .	\$ 825
Damase aux Douanes.. . . .	1,500
Emile Edmond à la Milice.. . . .	2,350
E. G. à l'Agriculture.. . . .	1,400
E. O. aux Douanes.. . . .	600
F. X. aux Postes.. . . .	1,600
Guillaume à l'Intérieur.. . . .	1,500
Hormidas A. aux Douanes.. . . .	2,500
E. M. Jacques aux Douanes.. . . .	800
Jos. Hector Arthur aux Postes.. . . .	500
Roméo Evariste à la Milice.. . . .	700
Victor aux Postes.. . . .	600
Rodolphe Ministre	9,500
L. Jos. shérif.. . . .	4,000
Camille beau-frère	7,000
Louis Jetté, le père, rentier.. . . .	8,000

Total.. \$43,375

Ce qui fait \$43,375.00 de salaire pour ces messieurs qui émargent au trésor public. Je n'ai jamais dit que le député de Rouville était l'auteur de toutes ces nominations, car il y en a trop.

M. LEMIEUX: Maintenant que l'honorable député a eu le courage de lire devant la Chambre ce que lui et ses amis ont lu et relu devant les électeurs de la province de Québec durant les dernières élections, je dois dire que dans toute cette liste il n'y a qu'un seul nom qui appartienne à ma famille, c'est celui de mon père, H. A. Lemieux. Tous les autres sont des noms de personnes étrangères à ma famille.

M. BOULAY: Est-ce que le shérif de Montréal n'est pas votre parent?

M. LEMIEUX: Le shérif de Montréal a été nommé par le gouvernement de Québec.

Je le déclare sous mon serment comme député et sur l'honneur, parce que c'est la première fois que j'ai l'occasion de faire une déclaration publique—que c'est une calomnie que l'on a propagée dans la province de Québec pour me nuire, et que ceux qui l'ont fait, le sachant, ont commis délibérément un mensonge à mon endroit.

Aucun de ces noms-là n'appartient à ma famille, excepté H. A. Lemieux, mon père, qui a été nommé sous le ministère Lafontaine-Baldwin.

En publiant ces noms dans la province de Québec, ces honnêtes gens avançaient leurs petites affaires! On ne se gêne pas plus aujourd'hui et le député de Rimouski prend bien soin, malgré mes dénégations, de lire cette liste devant la Chambre afin qu'elle soit insérée dans les débats. De cette façon cela lui permettra de dire plus tard à ses électeurs de Rimouski: C'est bien vrai, puisque c'est dans le hansard.

Je lui dis de suite que lorsqu'il fera une telle déclaration en mon absence, il ne dira pas la vérité.

L'honorable député m'a accusé d'un népotisme imaginaire. Le cas que je viens de citer est bien différent. Il ne s'agit pas d'un népotisme inventé mais bien réel.

Le député de Rimouski est élu depuis cinq mois et dans ce court espace de temps il a réussi à arracher au ministre une destitution de maître de poste dans sa paroisse; il a fait installer ce bureau dans son domicile à Sayabec, et a fait nommer sa fille pour remplacer le titulaire destitué. Il a fait placer son fils sur l'Intercolonial et a obtenu une entreprise de traverses de chemin de fer pour sa femme. Et c'est lui qui m'a insulté si outrageusement durant la dernière campagne électorale.

M. BOULAY: Je m'aperçois que l'honorable député renie ses parents. Est-ce que M. Jetté, n'est pas son beau-père? et le shérif de Montréal n'est-il pas son frère?

M. BUREAU: Je soulève la question de règlement. L'honorable député de Rimouski dit que l'honorable député de Rouville avait renié ses parents: le shérif de Montréal et sir Louis Jetté. Il n'a pas dit cela.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne vois pas de rappel au règlement à appliquer dans le moment. Seulement je profiterai de cette occasion pour dire à l'honorable député que je crois que cette discussion a duré assez longtemps et que l'on devrait en revenir à l'item en délibération.

M. BOULAY: Je répondrai à l'honorable député de Rouville que je n'ai pas fait donner d'emploi à mon fils. Cela est faux; il n'est pas employé ni du Gouvernement fédéral ni du gouvernement provincial. Quant à ma femme, je ne lui ai obtenu aucun contrat. Aucune traverse ne sera livrée par aucun membre de ma famille au Gouvernement cette année.

M. CARVELL: Je tiens à dire à l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) que son intervention ne facilite guère la délibération du budget ce soir. Avant que ce crédit soit accordé, je prie le ministre de répondre à une très importante question qui lui a été posée par l'honorable député de Guysboro (M. Sinclair). Il est de l'intérêt de tout membre de la députation et de tout Canadien que la réponse soit donnée à cette demande.

M. PELLETIER: La demande faite par l'honorable député de Guysboro, comme le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) la reconnaîtra, je pense, est restée sans réponse par suite de l'intervention de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux).

M. CARVELL: Je ne blâme personne.

M. PELLETIER: La discussion au sujet des parents de l'honorable député de Rouville et de ceux de l'honorable député de Rimouski (M. Boulay) s'est soulevée, et le sujet était tellement important que j'ai oublié de répondre à la question de l'honorable représentant de Guysboro.

M. CARVELL: Moi je n'ai pas oublié de quoi il s'agissait.

M. PELLETIER: La question posée par l'honorable député de Guysboro était celle-ci: Quelle est la ligne de conduite adoptée par le directeur général des Postes en matière de destitutions? Je pensais avoir formulé très nettement cette ligne de conduite au début de la session. Au reste, je ne vois pas d'inconvénient à la formuler de nouveau, mais brièvement, car il se fait tard. La ligne de conduite que j'ai suivie au département a été, tout d'abord, de rétablir dans leurs charges les directeurs de la poste qui avaient été injustement destitués en 1896, et, en second lieu, de me conformer absolument aux termes de la résolution proposée en cette enceinte par M. Lake, en 1905, et qui a été agréée par tous les membres de la députation dans le temps. Je m'en suis tenu aux termes de cette résolution, je ne m'en suis éloigné aucunement. Lorsque des accusations ont été portées contre des directeurs de poste, je leur ai fait connaître quelle était la nature de ces accusations en vue de les mettre à même d'en admettre ou d'en nier le bien fondé.

M. CARVELL: A mainte reprise dans ma circonscription le directeur général des Postes n'a pas suivi cette ligne de conduite. Les directeurs de la poste inculpés ont été simplement mis à la porte sans qu'on les eût mis au courant de la nature des accusations portées contre eux. On les a simplement avisés de remettre toutes les possessions du bureau à leurs successeurs.

M. PELLETIER: Il peut se trouver un cas exceptionnel ici et là, mais d'une manière générale c'est la ligne de conduite que j'ai suivie, et ces honorables députés de la gauche reconnaîtront, je pense, que j'ai fait instruire nombre d'enquêtes en vue de m'assurer du bien fondé des accusations.

M. CARVELL: Aucune absolument dans mon comté.

M. PELLETIER: Je me souviens d'un cas où, dans le comté de mon honorable ami j'ai réintégré dans sa charge un receveur qu'il avait fait destituer en 1896.

M. CARVELL: Non.

M. PELLETIER: Dans ce cas-là, l'enquête était inutile, attendu que les papiers du ministère me renseignaient suffisamment.

M. CARVELL: Mon honorable ami se trompe.

M. PELLETIER: Je ne voudrais pas trop me fier à ma mémoire, mais si un cas particulier m'était indiqué, je donnerais à mon honorable ami les motifs de la révocation.

M. CARVELL: Je le répète, mon honorable ami fait erreur.

M. PELLETIER.

M. PELLETIER: Cela se peut.

M. CARVELL: Il n'a été destitué en 1896 qu'un seul individu, et il n'a pas été repris.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami me signale un cas que je connaisse, je lui donnerai mes raisons. Quand un député dit connaître lui-même les faits reprochés il est entendu de part et d'autre que cela suffit. C'a été la règle à laquelle les deux partis ont donné leur adhésion chaque fois que nous avons débattu cette affaire, et c'est la règle à laquelle je me suis conformé. Dans bien des cas, je me suis refusé à révoquer certains receveurs. On m'a sollicité de le faire, mais, quand j'ai pensé que ce n'était pas juste, j'ai refusé.

M. BUREAU: Je ne blâme pas le ministre des Postes pour ce qu'il dit là. Mais j'ai à la main trois lettres adressées à différents receveurs de la circonscription que je représente. J'avais supposé qu'au ministère la règle était de révoquer ceux des receveurs qui avaient pu prendre une part active aux luttes des partis. D'après une lettre envoyée à l'un de ces receveurs le fait qu'on lui reproche c'est d'avoir pris une part active aux élections fédérales. Voici ce que le 20 novembre le ministère écrivait:

Je suis chargé de vous dire que l'administration a appris que vous vous étiez activement mêlé des élections fédérales depuis votre nomination au poste de receveur et le ministre désire savoir quelle réponse vous avez à faire à cette imputation.

Le 20 novembre, comme vous voyez le fait reproché était que le receveur avait pris une part active aux élections fédérales. Le 3 janvier, cette lettre lui est adressée.

L'administration apprend que, depuis votre nomination, vous avez pris aux élections provinciales une part plus active que de donner votre vote.

Le 20 novembre il s'agissait des élections fédérales; mais le 3 janvier, ce sont les élections provinciales dont il est question. Jusque-là, les receveurs sont autorisés à donner leur vote; mais, le 30 janvier cette lettre est écrite:

Le ministère apprend que vous avez pris aux élections fédérales ou provinciales une part plus active que de donner paisiblement votre vote. Le ministre désire savoir quelle réponse vous avez à faire à cette imputation.

Je tiendrais à appeler l'attention du ministre sur les mots "donner paisiblement votre vote". J'aimerais à savoir du ministre ce qu'il veut dire en accusant quelqu'un d'avoir fait plus que de donner paisiblement son vote. Va-t-il destituer un individu qui n'aura pris aucune part à des élections provinciales ou fédérales, et n'aura exprimé aucune opinion à cet égard? A mesure que le ministre sent son portefeuille s'affermir dans ses mains, on voit sa sphère d'ac-

tion s'élargir. Il commence par les élections fédérales, et ensuite ce sont les élections tant fédérales que provinciales. Le 30 janvier il prévient ses gens d'avoir à rester tranquilles quand ils iront donner leur vote. Faut-il penser que, si un homme se mêle des élections municipales après la session il court le risque de perdre sa place? Ou le ministre limiterait-il son action à la politique fédérale.

M. PELLETIER: La première des lettres qu'a lues mon honorable ami se réfère uniquement aux élections fédérales. Je n'avais alors pris connaissance de la résolution Lake que hâtivement. Après l'avoir parcourue avec plus d'attention, j'ai vu que cette résolution, unanimement adoptée par la Chambre, se rapportait aux élections tant fédérales que provinciales. J'ai lu le débat dans son entier, et je vois que le très honorable chef de l'opposition, alors premier ministre, s'était quelque peu opposé au mot "provincial", mais à la fin il y a consenti et la résolution a été votée dans sa forme première, avec les mots "élections provinciales". Quant à cette lettre où il est parlé de donner paisiblement son vote, je ne l'ai pas signée. C'est une lettre qui a été signée par quelqu'un du ministère. Au reste, mon honorable ami sait ce que cela veut dire. Si un receveur se rend au bureau de votation et qu'après avoir déposé son bulletin de vote, il se bat à la sortie du bureau, c'est là prendre une part active aux élections.

M. SINCLAIR: Le directeur général des Postes n'a pas encore répondu à ma question d'une manière satisfaisante. J'ai voulu savoir de lui si toute personne accusée serait entendue. Il ne suffit pas d'écrire à cette personne qu'elle est accusée d'ingérence politique et d'avoir elle-même à s'expliquer là-dessus.

La formule usitée par le ministre dans les lettres qu'il adresse aux receveurs des postes est presque la même. Il les accuse d'ingérence politique non seulement au cours de la dernière campagne électorale; mais de temps immémorial, car il dit: "depuis votre nomination." Quelques-uns des receveurs des postes exercent leurs fonctions depuis trente à quarante ans, et le ministre apparemment désire remonter à la date de la nomination, qui pourrait inclure plus de six élections différentes. Il porte une accusation de nature générale contre un individu, et il compte que cet individu saura ce dont le ministre l'accuse, car la lettre ne précise rien. J'ai sous les yeux les documents déposés sur le bureau par le ministre lui-même et je veux y appeler in instant l'attention du comité. Il s'agit de M. W. S. Harris, de Whitehead (Nouvelle-Ecosse.)

Vient d'abord une lettre adressée par George H. Munroe à G. A. R. Rowlings. M. Munroe est l'homme à la recherche

de la place. Il veut être nommé receveur des postes à Whitehead et il porte plainte contre le titulaire actuel M. Harris. Ecoutons-le:

J'ai l'honneur de vous informer que M. W. E. Harris, occupant aujourd'hui la charge de receveur des postes à Whitehead (N.-E.), a joué le rôle actif de partisan politique libéral et s'est employé en faveur du candidat libéral aux dernières élections en septembre 1911, et je demande par la présente sa révocation immédiate.

Vient ensuite une lettre adressée par M. Rowlings au ministre des Postes:

Relativement au rapport ci-haut, j'ai l'honneur de vous dire que je suis convaincu d'après les recherches que j'ai faites, que M. Harris, le receveur actuel à Whitehead, comme le déclare M. Munroe, joue le rôle actif de partisan libéral et qu'il s'est activement immiscé dans la dernière élection. Je suis donc d'avis qu'on fasse droit à la requête de M. Munroe et qu'il soit nommé à cette charge.

S. A. R. ROWLINGS,

Candidat libéral, Guysborough,
Septembre, élection de 1911.

M. PELLETIER: Je suggérerais à l'honorable député qu'il prenne note de ces faits, et quand nous aborderons le budget principal, la question sera discutée. J'aurai alors les dossiers sous les yeux. Nous avons l'intention d'adopter le reste des crédits du budget supplémentaire des Postes, puis nous reprendrons en comité l'étude du bill des subventions aux chemins de fer afin qu'il puisse être transmis au Sénat aussitôt que possible.

M. SINCLAIR: J'accepte volontiers la proposition du ministre des Postes; seulement, je voudrais qu'il usât de franchise à mon endroit et qu'il me déclarât s'il a l'intention d'instruire loyalement la cause de tout receveur des postes accusé d'ingérence politique. Est-ce là l'attitude du département? Si le ministre voulait bien nous faire cette déclaration aujourd'hui même, cela simplifierait de beaucoup les choses. J'ai sous les yeux nombre de ces plaintes, dont quelques-unes viennent de mon propre comté, où l'on a révoqué des receveurs sans leur accorder l'enquête voulue et cela sur des accusations injustes et déloyales.

Le ministre des Postes voudrait-il déclarer que, chaque fois qu'un fonctionnaire de l'Etat est accusé d'ingérence politique, il soumettra l'accusation à l'enquête et veillera à ce que justice soit faite.

M. PELLETIER: C'est précisément la règle que j'ai suivie. Il peut y avoir eu des exceptions.

M. SINCLAIR: Dans l'affaire dont il s'agit ici, la révocation s'est faite sans aucune forme de procès et ce n'est pas là un cas isolé dans mon comté. Si le ministre des Postes veut bien me faire la promesse en

question, nous n'aurons pas perdu notre temps.

M. PELLETIER: Je déposerai les dossiers sur le bureau.

M. TURRIF: S'il s'agit d'un receveur déjà révoqué par le ministre pour ingérence politique alors que les conservateurs eux-mêmes dans la ville reconnaissent qu'il n'a pas joué le rôle de partisan et n'a pas pris part à l'élection, le ministre des Postes fera-t-il enquête à cet égard, bien que l'individu ait déjà été révoqué à tort sur de faux renseignements?

M. PELLETIER: Oui.

M. TURRIF: Je ferai l'exposé de cette affaire.

M. PELLETIER: Je l'ai déjà fait.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

REPRISE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le bill (n° 103), déposé par M. Cochrane, autorisant la concession de subventions en aide à la construction des chemins de fer et des ponts mentionnés dans ce bill:

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Albert-Mines, dans le comté d'Albert, par voie de Hillsborough, jusqu'à la ville de Moncton; pour 23 milles au plus.

M. EMMERSON: Après la suspension de nos travaux à six heures, j'ai discuté la question avec le député de King-et-Albert (M. Fowler). Je lui ai fait observer que ce chemin de fer ou toute ligne de chemin de fer subventionnée en vertu de la résolution à l'étude ne desservirait pas l'industrie des argiles schisteuses établie par sir William Mackenzie et ses associés dans le comté d'Albert, mais qu'il se servirait du développement d'une autre industrie basée sur l'utilisation des argiles schisteuses, qui est déjà desservie par le chemin de fer de Salisbury à Harvey. Je suggérerai à mon collègue (M. Fowler) que si on subventionnait cette partie du chemin de fer entre la voie latérale de Baltimore ou Stoney-Creek, sur le chemin de fer d'Alberta à Moncton sur un parcours d'environ 12 milles, cela répondrait aux besoins de la situation. Je m'oppose absolument à ce qu'on subventionne un chemin de fer d'Albert-Mines au garage Baltimore, en m'appuyant sur le fait que cette subvention est absolument inutile et que la contrée située entre ces deux points est déjà dotée de moyens de communication par chemin de fer.

Ce qu'il faut subventionner, c'est la construction d'une ligne de chemin de fer

M. SINCLAIR.

du garage Baltimore ou de la voie latérale de Stony-Creek à Moncton traversant la rivière Petitcodiac au moyen d'un pont qui fait en ce moment l'objet des études des ministres. Si je ne me trompe, le député de King-et-Albert (M. Fowler) se rangera à cet avis. Tout comme lui, je ne cherche qu'à obtenir de l'aide en faveur de la construction d'un chemin de fer qui servira à donner une plus vive impulsion à l'industrie des argiles schisteuses. Il faudrait réserver l'item, en attendant le retour de l'honorable député (M. Fowler.)

M. STANFIELD: Vu que le député de King-et-Albert est absent, je suggère qu'on adopte cette résolution, et au besoin, l'amendement pourrait s'effectuer à la troisième lecture.

M. COCHRANE: Il est convenu que cet article est adopté et au moment de la troisième lecture je verrai s'il est possible d'adhérer à ce qu'on propose.

(27) A la compagnie du chemin de fer central de Québec, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) Pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 30 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Bellechasse, jusqu'à un point dans la paroisse de Sainte-Sabine, dans le comté de Bellechasse, pour 1 mille 34 au plus;

b) Pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 31 milles 34 de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Bellechasse, jusqu'à un point dans le township de Dionne, comté de l'Islet, pour 50 milles; n'excédant pas en totalité 31 milles 34.

M. SINCLAIR: En examinant le plan, j'observe que ce chemin de fer se rapproche sensiblement du Transcontinental national, et qu'il lui est parallèle à certains endroits. Le Gouvernement entend-il subventionner un chemin de fer parallèle au Transcontinental?

M. BELAND: En réponse à l'observation de mon collègue, le député de Guysborough, je remarquerai que ce chemin de fer serait parallèle au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique sur la plus grande partie du parcours, mais qu'il ne s'en rapprocherait pas au point de nuire au trafic de ce réseau.

M. PELLETIER: Ce chemin de fer desservirait le pays de toute autre façon.

M. BELAND: Oui. Le prolongement projeté mériterait plutôt le nom de chemin de fer de colonisation.

M. COCHRANE: On me dit que le pays est bien peuplé,

M. BELAND: Oui. Depuis quelques années, la compagnie du Québec-Central vise à prolonger sa ligne à travers la forêt, et comme le ministre des Postes le sait,

connaissant si bien le comté de Dorchester, ce chemin de fer a déjà donné naissance à d'importants villages, et les colons, les vrais précurseurs de la civilisation dans cette région, s'emparent déjà des terres. A mon avis, ce chemin de fer ne saurait nuire gravement au trafic du Grand-Tronc-Pacifique.

28) A la compagnie du chemin de fer terminus du Canada et du Golfe, pour une ligne de chemin de fer depuis Matane, en allant vers l'est, jusqu'au bassin de Gaspé; pour 200 milles au plus.

M. BUREAU: Cette ligne pénètre-t-elle à l'intérieur ou suit-elle le rivage?

M. COCHRANE: On m'a dit qu'il n'est guère possible de suivre le rivage et qu'on trouverait une meilleure route à l'intérieur. J'ai l'intention d'envoyer un ingénieur examiner le terrain.

M. LEMIEUX: J'approuve entièrement la démarche que se propose de faire le ministre des Chemins de fer. Il est possible que les populations établies le long de la côte nourrissent une illusion et qu'il soit bien difficile d'établir ce chemin de fer sur le parcours de cette côte; mais au moins avant d'accorder à la compagnie le droit de construire la ligne à travers la forêt et là où il n'y a pour ainsi dire ni habitants ni centres de population à l'intérieur, on devrait en justice pour les habitants de la côte les mettre en lieu d'apprendre des experts eux-mêmes s'il est possible de faire passer ce chemin de fer sur la côte. Quant nous avons construit le chemin de fer de la baie des Chaleurs, s'étendant jusqu'à New-Carlisle et au Bassin de Gaspé, le premier projet conçu visait la construction par le centre de la péninsule de Causapsal au bassin de Gaspé.

Mais il s'éleva une telle clameur parmi les habitants de la côte que force fut bien à la compagnie de modifier son projet et en définitive elle choisit le tracé de la côte. Le choix de ce tracé a entraîné de bien plus fortes dépenses, mais le Gouvernement s'est montré généreux. Le chemin de fer est construit et les populations en bénéficient.

M. PELLETIER: L'honorable député est-il d'avis que ce ne sera jamais un chemin de fer commercial?

M. LEMIEUX: Le chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Je le crois. Etant relié à l'Intercolonial et à l'Intenational du Nouveau-Brunswick et de l'état du Maine, je ne doute pas que le chemin de fer de Gaspé ait en réserve un très bel avenir si l'on tient compte des avantages offerts par la baie de Gaspé où la navigation est en réalité ouverte pendant neuf ou dix mois de l'année. Naturellement ce n'est pas une

entreprise profitable pour le moment, mais dans l'avenir—qui peut être encore éloigné—je ne doute pas que la compagnie réalisera des profits. Elle pourrait aussi être absorbée par l'Intercolonial ou le Canadian-Northern ou quelque autre importante compagnie de chemin de fer.

Mais nous parlons des autres tracés et ce que je veux faire comprendre au ministre c'est que je ne crois pas à la possibilité de construire cette ligne sur la côte. Je connais les difficultés qui existent et je crois que c'est absolument impossible.

M. BELAND: Puis-je demander si le projet est de faire aller la ligne de la côte directement à Gaspé à travers la péninsule?

M. LEMIEUX: Elle va directement à Gaspé à travers la péninsule mais le ministre a, je crois, suivi la bonne méthode en prévenant le public, au moyen d'experts, qu'il n'est pas possible de construire sur la côte. Néanmoins la population veut avoir cette satisfaction et je pense qu'il est parfaitement juste de la lui accorder.

M. COCHRANE: L'honorable député de Gaspé est venu me voir plusieurs fois afin d'obtenir que j'envoie un ingénieur sur les lieux pour examiner les deux tracés et je n'ai pas d'objection à ce qu'il discute avec les gens de la ligne du rivage, pour leur donner une occasion de faire entendre leurs réclamations.

M. GRAHAM: Je suis porté à croire qu'il existe une carte du tracé approuvé pour la ligne de la côte.

M. COCHRANE: Mais on y a fait quelques objections et je veux donner aux intéressés une occasion d'exposer leurs vues.

(29) A la compagnie du chemin de fer du Grand lac à la rivière Bell, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer national-transcontinental, à ou près la rivière Bell, en suivant de là le cours de la rivière Bell jusqu'à la baie Vingt-et-Un Milles, une anse du Grand-Lac, ou jusqu'au lac du Lièvre sur la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac; pour 45 milles au plus.

M. COCHRANE: C'est une nouvelle ligne allant au grand lac Victoria. Quiconque connaît le nord de la province de Québec sait que c'est une excellente région forestière, probablement une des meilleures de cette province. Il se peut que ce ne soit pas nécessaire de construire cette ligne. Si le projet d'embranchement du Transcontinental jusqu'à la ligne mère passait à un endroit qui serait placé favorablement pour le grand lac Victoria, je ne crois pas que ce serait nécessaire de construire. Je n'ai pas de certitude à cet égard mais je m'en assurerai avant de faire une convention avec les promoteurs au sujet de la subvention.

M. DEVLIN: J'ai quelque connaissance de ce projet de chemin de fer. Si ma mé-

moire ne me trompe pas, j'ai été l'avocat des personnes qui demandaient la charte.

M. COCHRANE: Je crois que vous avez raison.

M. DEVLIN: Je puis donner l'assurance à la Chambre que les personnes qui appuient ce projet sont des hommes qui ont une importance considérable et qui possèdent de grandes étendues de terre dans la région dont il est question. Ce serait très bien de construire ce chemin de fer et de le faire subventionner par le Parlement.

(30) A la compagnie du chemin de fer de Saint-Charles à la rivière des Hurons pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne mère du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, à la gare de l'Ancienne Lorette, de là en remontant la vallée de la rivière Saint-Charles dans une direction nord jusqu'à Stoneham; pour 7 milles 5 au plus.

M. PELLETIER: Il y a deux localités très importantes que cette ligne doit desservir, l'une appelée Rivière-Jaune et l'autre Stoneham où la population se livre à l'industrie forestière. La législature de Québec a adopté une loi interdisant le flottage des bois sur la rivière Saint-Charles parce que la ville de Québec, prélève son approvisionnement d'eau pure dans ce cours d'eau et qu'on a prétendu que cette eau était polluée par les opérations du flottage. La majorité de la législature a adopté cette opinion et a interdit de se livrer à l'industrie du flottage dans cette rivière. Le chemin de fer dont il s'agit a pour but de venir en aide à ceux qui ont établi des scieries dans les localités précitées.

C'est une région qui s'ouvre rapidement et qui a un grand avenir. Le projet est de construire un embranchement de la ligne de Québec au lac Saint-Jean, de Lorette à ces scieries. Le gouvernement de la province de Québec est d'accord sur ce point avec toutes les personnes intéressées et la subvention est destinée à venir en aide à la construction d'un embranchement de chemin de fer qui n'a que 7 milles de long.

M. BELAND: La compagnie a-t-elle construit déjà une ligne?

M. PELLETIER: C'est une compagnie auxiliaire du Nord-Canadien qui a été autorisée durant la session actuelle de la législature de Québec.

M. BELAND: La compagnie n'a encore construit aucune ligne, c'est la première qu'elle entreprend.

M. PELLETIER: C'est un embranchement.

M. GRAHAM: Je crois que dans un cas comme celui-ci, si le ministre voulait nous dire si la ligne appartient réellement au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc ou au Nord-Canadien, cela faciliterait les choses.

M. DEVLIN.

M. COCHRANE: Je le ferai si j'ai le renseignement. C'est une partie du Nord-Canadien.

M. GRAHAM: Quand la ligne appartient à l'une des grandes compagnies susnommées, la Chambre est portée à ne pas trop critiquer parce qu'en raison du fait que la ligne est appuyée par une telle compagnie, c'est une garantie qu'elle sera construite.

(31) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer national transcontinental à ou près le 837^e mille à l'ouest de Moncton, et allant dans une direction nord et nord-ouest, jusqu'à un point à ou près l'embouchure de la rivière Nottaway, sur la baie James; pour 300 milles au plus.

M. COCHRANE: Ce chemin de fer est nouveau et c'est une seconde flèche à notre arc relativement au chemin de fer de la baie d'Hudson. Comme je l'ai expliqué au moment où l'on a soulevé quelque discussion à propos du chemin de fer de la baie d'Hudson, une proposition a été faite au département d'établir une ligne de bateaux de Port-Nelson ou de Fort-Churchill, quel que soit celui qui sera choisi, pour naviguer sur le fleuve Nottaway qui a environ 700 milles et dont la distance—je ne suis pas très certain du chiffre—est de 300 ou 400 milles jusqu'au Grand-Tronc-Pacifique, et de là, le Transcontinental national peut être utilisé jusqu'à Québec. Cela diminuerait la distance de Prince-Albert ou d'Edmonton, ou d'une localité de cette région de l'Ouest d'environ 500 ou 600 milles.

Si le projet de navigation à travers le détroit ne réussissait pas, cette ligne serait d'un grand secours. Aussi nous avons pensé que ce serait dans l'intérêt du pays tout entier et de l'Ouest en particulier si cette subvention était acceptée.

M. MURPHY: La rédaction de ce chapitre ressemble beaucoup au chapitre 9.

M. COCHRANE: Ce serait en réalité une continuation. L'autre ligne part de Montréal vers le Transcontinental. Elle a été subventionnée, je pense, en 1910.

M. MURPHY: Oui.

M. LEMIEUX: Une convention a-t-elle été faite avec une compagnie au sujet de la construction de cette ligne?

M. COCHRANE: Je pense qu'il y a une charte de Québec. M. Clergue a été le promoteur de l'affaire et je crois qu'il a une subvention de la province de Québec pour aider à la construction. J'ai oublié le nom de sa compagnie. Cette subvention n'est votée à aucune compagnie, mais on a fait une demande, et une très sérieuse, pour l'obtenir.

M. LEMIEUX: J'ai constaté que le gouvernement de la province de Québec avait voté une assez forte subvention pour la construction de ce chemin de fer. Je crois

que non seulement au point de vue provincial, mais aussi au point de vue national, comme l'a dit l'honorable ministre, c'est une grande entreprise qui résoudre le problème de transport pour l'Ouest. Le détroit d'Hudson n'est ouvert que deux ou trois mois de l'année, mais la baie d'Hudson est navigable durant sept ou huit mois. Quand le détroit sera fermé, rien n'empêchera le grain d'être expédié soit de Churchill, soit de Nelson à l'embouchure du fleuve Nottaway et il pourra être transporté à meilleur marché que par aucune autre voie, à Québec, à Montréal, ou un autre port sur l'océan. Je félicite le Gouvernement pour la conduite qu'il a adoptée dans la circonstance présente.

M. GRAHAM: Je ne suis pas certain que cela résoudre le problème. Mon honorable ami (M. Cochrane) est-il sûr qu'on peut établir un port sur la baie James?

M. COCHRANE: Oui. Le docteur Bell —non pas le docteur Robert Bell, mais un de ses neveux, je crois— a passé presque un an dans ces parages. J'ai eu deux entrevues avec lui et il m'a assuré que ce n'était pas difficile d'établir un port. Il pensait qu'on pourrait même en obtenir un meilleur que celui de l'embouchure du Nottaway. D'après ce qu'il a dit, il n'y a pas à douter de l'exactitude des paroles de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), quand il déclare que la navigation est ouverte pendant six mois de l'année. De sorte qu'on pourrait partir beaucoup plus tôt du port quelconque choisi sur la baie d'Hudson parce qu'il n'y aurait pas l'inconvénient de la glace comme dans le détroit. Il m'a semblé très sérieusement que cette entreprise était bien avantageuse, non seulement pour l'ouverture de cette partie du pays, mais comme une route directe pour le transport du blé de l'Ouest.

M. FOWLER: Il existe une charte pour un chemin de fer à partir du lac Abittibi, touchant à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et au nord du fleuve Rupert qui se jette dans la baie James. J'espère que le ministre accordera quelque encouragement à cette ligne, soit sous forme d'une garantie aux obligations, soit sous celle d'une subvention. Cette ligne réalisera le vrai but qu'il a en vue, d'avoir un autre débouché pour l'encombrement du grain à Fort Churchill ou Port-Nelson, quel que soit celui qui sera choisi comme port; elle pourra transporter au Grand-Tronc-Pacifique le grain qui sera amené par la baie d'Hudson et la baie James.

M. OLIVER: Je n'ai rien à dire contre ce chemin de fer projeté, entre un point quelconque du Transcontinental et un port de la baie James, s'il est destiné au développement de cette partie du pays. Mais si le but du projet est le transport du

grain de l'Ouest à Liverpool, je préfère ne pas me prononcer.

M. FOWLER: Pourquoi?

M. OLIVER: Je dis que je préfère ne pas me prononcer sur le projet. Le parcours par voie ferrée entre le Pas et Churchill ou Nelson, et de là, par eau, jusqu'à un port sur la baie James, serait plus long que le trajet par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOWLER: Non. La distance serait de 600 milles plus courte.

M. OLIVER: Il faudrait, de plus, deux transbordements.

M. FOWLER: Pas plus que par Owen Sound.

M. OLIVER: J'ai la parole, et si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je vais expliquer ma manière de voir. Il prendra la parole ensuite, s'il le désire. Je prétends qu'au point de vue pratique, le trajet par chemin de fer serait tout aussi long que par la ligne directe, sans compter deux transbordements. Pour le transport du grain, le projet n'a aucune valeur.

M. FOWLER: Combien de transbordements avez-vous actuellement?

M. OLIVER: Le même nombre, mais sur une route directe, ce qui n'aura pas lieu dans l'autre cas. Ceci fait toute la différence au monde. Quoi qu'il en soit, il est inutile de chicaner sur ce point. Je tiens simplement, à titre de représentant de l'Ouest, à protester contre la prétention de ceux qui disent que cette dépense est faite dans l'intérêt de l'Ouest. Cet argent est employé dans l'Est, pour le développement de l'Est, et au profit de l'Est.

M. COCHRANE: Il n'y a pas d'objection à cela.

M. GRAHAM: Il s'agit d'un projet très important. On voudrait ouvrir un nouveau débouché de l'Ouest vers l'Est, si c'est possible. En fait de transport, je suis en faveur de tout projet praticable. Cependant, je conseillerais au ministre de bien s'assurer de la possibilité d'obtenir un port sur la baie James, avant de permettre à qui que ce soit de construire ce chemin de fer et d'obtenir du Parlement une subvention qui pourra être employée avec avantage par celui qui sera chargé de la construction du chemin, mais sans profit réel pour le pays, si ce chemin ne doit pas augmenter les facilités de transport.

M. COCHRANE: Une mission sera chargée de faire des études à l'embouchure de la rivière Nottaway et le long de la côte.

M. FOWLER: La baie est libre de glace toute l'année.

M. GRAHAM: Il n'y a pas de doute que la baie est ouverte à la navigation toute l'année.

M. FOWLER: Toute la question est d'avoir un port.

M. GRAHAM: C'est justement cette question d'un port que je discute. Dans l'Ontario, la raison que l'on a donnée depuis des années pour ne pas prolonger le chemin de fer Témiscamingue jusqu'à la baie James, c'est qu'il n'y a pas de port propice à cet endroit et que l'on ne peut pas s'en procurer un dans les environs.

M. COCHRANE: Ce n'est qu'une supposition.

M. GRAHAM: Tous les rapports faits au gouvernement d'Ontario, autant que je me rappelle, concluent à l'absence d'un port propice sur la baie James.

M. CURRIE: Sur le côté ouest.

M. GRAHAM: Et c'est pour cette raison que le gouvernement d'Ontario a si fortement insisté pour avoir un port sur la baie d'Hudson proprement dite. Je me permets de faire cette remarque au comité et à mon honorable ami (M. Cochrane) car il est toujours facile de construire un chemin de fer, mais si ensuite on ne trouve pas de port convenable à cet endroit, l'argent aura été dépensé inutilement. S'il ne s'agit que d'ouvrir le pays à la colonisation un chemin de fer moins coûteux suffirait. Si l'on veut en faire une nouvelle voie, pour le transport direct des produits de l'Ouest, il faudra un chemin beaucoup plus dispendieux; je demande à ce que la question du port soit bien étudiée avant que la construction du chemin de fer soit entreprise.

M. COCHRANE: C'est tout juste.

M. CHARLTON: Je désire signaler à l'attention du comité les rapports d'un arpenteur de Québec qui a visité la région, depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la baie James. Il déclare qu'il n'y a aucun doute qu'on peut établir un port à cet endroit, pour tous les navires qui navigueront sur la baie d'Hudson.

33. A la compagnie du chemin de fer central de l'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à 50 milles vers le nord à partir du raccordement de sa ligne avec le chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer national transcontinental; pour 65 milles au plus.

M. COCHRANE: Il s'agit de prolonger la voie de l'Algoma-Central jusqu'au Transcontinental national.

M. GRAHAM: C'est le parachèvement de la ligne du Sault, jusqu'au Transcontinental national.

34. A la Rainy River Radial Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la frontière nord de

M. GRAHAM.

l'Etat du Minnesota à ou près la ville de Fort-Frances jusqu'à un point sur le Lac des Bois, à ou près l'embouchure de la rivière Little-Grassy; pour 50 milles au plus.

M. GRAHAM: Est-ce cette ligne qui doit traverser une région dans laquelle on se rend par bateau en été, mais où il n'existe pas de moyen de communication en hiver?

M. COCHRANE: C'est cela en partie. Sur une grande partie de son parcours, ce chemin ouvrira à la colonisation un territoire assez fertile et plus au nord, il y a des dépôts de fer qui ne peuvent pas être exploités, faute d'un chemin de fer.

35. A la compagnie du chemin de fer Lake Erie and Northern pour les lignes suivantes de chemins de fer:

a) A partir de la ville de Galt jusqu'à Port-Dover; pour 58 milles au plus;

b) A partir de la ville de Paris (sur la ligne s'étendant de Galt à Port-Dover) jusqu'au village de Ayr; pour 10 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 68 milles.

M. GRAHAM: Quel est le but de prolonger cette voie jusqu'à Port-Dover?

M. CHARLTON: Il est question de construire cette ligne depuis nombre d'années. Il ouvrirait à la colonisation un territoire fertile qui a besoin d'une voie ferrée et cette dernière ira aboutir à Port-Dover qui est probablement le centre le plus important sur la rive nord du lac Erie. La construction de cette ligne aura comme résultat l'amélioration du port. Cette compagnie est autorisée non seulement à exploiter un chemin de fer, mais aussi à exercer d'autres industries. Sa charte lui concède des pouvoirs très étendus. Elle est autorisée à construire, acheter et mettre en service des bateaux à vapeur et autres pour le transport des passagers, du fret entre tous ports en Canada ou à l'étranger, à s'occuper de l'emmagasinage des grains, à trafiquer sur le charbon et le minerai, etc. On lui prête l'intention d'établir un service de bateaux transbordeurs, pour transporter le charbon sur le lac et c'est son intention d'établir une voie de premier ordre. J'espère que personne ne s'opposera à ce crédit.

M. GRAHAM: Je ne m'y oppose pas du tout. Je me rappelle que lorsque cette charte a été soumise au comité des chemins de fer, ces pouvoirs exceptionnels lui ont été conférés parce qu'on y voyait un moyen de faciliter la distribution du charbon dans l'ouest de l'Ontario. Je crois que c'est l'honorable député d'Haldimand (M. Lalor) qui a invoqué cette raison. Dans quel état se trouve le port à Port-Dover?

M. COCHRANE: Je crois qu'il est en très mauvais état. Il a été affirmé au Grand-Tronc, il y a quelques années, et une des conditions du bail était que cette compagnie l'entretiendrait dans un état convenable, mais le Gouvernement s'est réservé le droit de résilier le bail, en aucun temps,

en donnant un avis de six mois. Je suis informé que le port est en très mauvais état et que les quais tombent en ruine.

M. GRAHAM: N'y a-t-il pas un crédit dans le budget pour l'amélioration de ce port?

M. CHARLTON: Non; mais nous espérons obtenir une bonne subvention cette année.

M. CURRIE: Je crois qu'il y en a un de \$50,000.

M. GRAHAM: Si l'on veut que ce chemin de fer rende des services, il faudra mettre ce port dans un beaucoup meilleur état qu'il n'est à présent.

M. CHARLTON: Nous commençons à peine les travaux et nous espérons les achever dans deux ans.

36.) A la compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de chemin de fer à ou près Rock-Lake-Mine, en allant dans une direction généralement nord et est, jusqu'à ou vers un point sur la ligne mère du Pacifique-Canadien près de la traversée dudit chemin sur la rivière Winnebago; pour 50 milles au plus.

M. COCHRANE: Il y avait à Bruce-Mines un établissement considérable pour le traitement du cuivre et une autre compagnie est allé s'établir à 17 milles plus loin. Le chemin est construit sur un parcours de 17 milles et la compagnie a eu de nombreux obstacles à surmonter.

M. GRAHAM: Ce chemin appartient maintenant à l'Algoma Steel Company, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Je ne le crois pas. Pendant les quinze premiers milles, la ligne traversera une des meilleures régions agricoles de l'Algoma. Plus loin on trouve de riches forêts qu'il est presque impossible d'exploiter dans les conditions actuelles et, entre cette ligne et la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, on a découvert de riches gisements de minéraux.

37. A la compagnie du chemin de fer Manitoba and North-Western, pour une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près Hamiota jusqu'à un point à ou près Birtle; pour 30 milles au plus.

M. GRAHAM: S'agit-il d'un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique pour raccourcir la distance entre ces deux localités, de manière à éviter un ravin considérable, en transportant la gare à Birtle.

M. COCHRANE: Oui, et les promoteurs prétendent que mon honorable ami, quand il était ministre des Chemins de fer, avait promis une subvention.

M. ROCHE: Une députation de Birtle s'est rendue auprès de l'ex-ministre des

chemins de fer, pendant son séjour dans l'Ouest, et je crois qu'il a donné aux délégués une réponse favorable. Je crois que son intention était d'inclure cette subvention dans les résolutions qu'il se proposait de soumettre à la Chambre, l'an dernier. L'embranchement part de Hamiota sur l'embranchement de Minnesota du chemin de fer canadien du Pacifique et se rend à Birtle, sur le Northwestern.

M. GRAHAM: J'ai promis à la délégation d'étudier la question très soigneusement et après l'avoir étudiée, je me suis prononcé en faveur de la subvention.

38. A la compagnie du chemin de fer d'Alberta au Pacifique, pour une ligne à partir d'un point à ou près la ville de Cardson, en allant vers le nord-ouest par voie de Pincher-Creek, jusqu'à un point sur l'embranchement du Nid-de-Corbeau du Pacifique-Canadien à ou près Lundbreck, de là vers le nord et à l'ouest des hauteurs Porcupine en gagnant Calgary; pour 100 milles au plus.

M. OLIVER: L'autre jour une discussion s'est engagée ici au sujet du renouvellement d'une charte de chemin de fer laquelle, d'après ce que j'ai compris, se rapportait à ce même territoire; on m'a dit qu'il existait encore une autre charte de chemin de fer dans le cas de ce même territoire. Je me suis opposé au renouvellement d'une charte se rapportant à ce territoire, non à cette compagnie, mais à une autre compagnie, pour la raison que le renouvellement de cette charte serait de nature à nuire à la construction d'une voie ferrée dans ce territoire plutôt qu'à favoriser cette entreprise.

M. COCHRANE: Eh! bien, cette difficulté se trouvera réglée, n'est-ce pas?

M. OLIVER: C'est précisément ce que je veux savoir. J'aimerais apprendre de l'honorable ministre s'il connaît la position où se trouve cette compagnie qu'il nous demande d'aider par cette subvention, et si ce secours assurera la construction d'une voie ferrée dans cette partie du pays.

M. COCHRANE: La compagnie m'informe qu'elle terminera la construction de 100 milles cette année. Elle nous demandait de lui permettre d'entreprendre la construction d'une voie plus étendue que ne l'était celle-ci, mais nous avons un nombre considérable de crédits de cette nature; je ne me suis pas préoccupé de savoir si cette compagnie construirait ou non plus de 100 milles de ce chemin de fer. On m'apprend que ce dernier traversera une région agricole fertile et qu'il rendra des services appréciables à la population qu'on y trouve qui doit transporter ses produits sur une longue distance.

M. WARNOCK: Je voudrais demander à l'honorable ministre de me dire si cette compagnie possède une charte provinciale.

M. COCHRANE : Non, je crois qu'elle possède une charte fédérale. C'était d'abord une charte provinciale qu'on a changée cette année en charte fédérale.

M. OLIVER : Puis-je demander à l'honorable ministre de me dire jusqu'à quel point sa politique assure la construction de cette ligne de chemin de fer et si, lorsque les travaux seront terminés cette ligne se rendra jusqu'à Pincher-Creek. J'observe que cette subvention est accordée pour la construction d'un chemin de fer :

D'un point à ou près de la ville de Cardston, dans la direction nord-ouest, via Pincher-Creek, jusqu'à un point à ou près de Lundbreck.

M. COCHRANE : La compagnie a l'intention de continuer sa ligne jusqu'à Calgary.

M. OLIVER : Ce n'est pas là la question. On mentionne trois villes dans cette subvention : Cardston, Pincher-Creek et Lundbreck. Je veux demander à l'honorable ministre de me dire si sa politique a pour but de forcer cette compagnie, lorsqu'elle construira sa ligne, de commencer les travaux, non pas d'un point situé à ou près de Cardston même, mais de Cardston, ce qui fournirait l'accablement désirable aux habitants de Cardston, sans que la compagnie s'y oppose, il en sera de même dans le cas de Pincher-Creek et, en vérité, dans celui de Lundbreck.

M. COCHRANE : L'honorable député veut-il laisser entendre que ces villes ne favoriseront pas ce chemin de fer? S'il s'agit d'une affaire entendue d'avance, je ne m'y soumettrai certainement pas.

M. OLIVER : Certes, la ville veut accaparer cette voie ferrée et cette dernière veut lui rendre le réciproque. Voilà pourquoi j'expose la question à l'honorable ministre et que je lui demande de me dire s'il va la résoudre de façon à ce que la compagnie ne s'accapare pas tout le commerce et toute la richesse de cette ville. Il ne peut imposer sa volonté à la ville, ce qu'il peut faire dans le cas de ce chemin de fer; il sait que ces compagnies de chemins de fer ont pour habitude de choisir une ville entre plusieurs pour la favoriser davantage. Le choix de la compagnie, à ce point de vue, tombera sur les villes de Cardston et de Pincher-Creek. Déjà Cardston jouit des avantages des communications par chemin de fer. C'est un ancien centre d'affaires et il y a toute raison d'espérer qu'une compagnie de chemin de fer qui demande cette charte en invoquant pour raison qu'elle fournira des communications à une localité, remplira sa promesse et qu'on ne fixera pas son tracé de façon à ce que sa construction nuise plutôt qu'elle ne serve au développement et à la prospérité de cette localité. Pincher-Creek est une ville

M. WARNOCK.

ancienne déjà, mais sa situation est telle qu'il est impossible que la division du Nid-de-Corbeau du Pacifique-Canadien lui fournisse les avantages nécessaires au point de vue des moyens de transport. J'insiste surtout pour que, suivant la politique du Gouvernement, cette compagnie de chemin de fer, recevant cette subvention de l'Etat—on ne lui permette pas d'ignorer Pincher-Creek.

M. COCHRANE : Je ne m'oppose aucunement, lorsqu'une ville jouit de communications par chemin de fer, à user de persuasion pour en arriver à une entente entre elle et une compagnie de chemin de fer. Mais il s'est produit tout récemment des difficultés dans certaines petites villes au sujet du tracé d'une ligne de chemin de fer en deçà de la limite de 10 milles de ses frontières; on voulait obliger la compagnie de prolonger sa ligne jusque dans la ville pour le bénéfice exclusif de cette compagnie et au détriment des colons qui seraient forcés de transporter leur grain sur une longue distance jusqu'à cette ville pour l'y vendre. Je ne crois pas que cela soit juste. Dans le cas de Pincher-Creek que mon honorable ami a mentionné, je ne crois pas que je puisse hésiter à approuver ce qui s'est fait. Le cas de Cardston est différent. On peut invoquer à son propos la même objection. Que ces lignes partent de tout autre endroit qui est privé de communication par chemin de fer, et, alors j'approuverai ce qui se fera. Mais Cardston jouit maintenant des communications par chemin de fer. C'est une question qu'on peut difficilement discuter, si l'on a sous la main une carte indiquant le tracé à seule fin de déterminer le chiffre de la subvention qu'il faut accorder dans ce cas-là. Mais il s'agit ici d'une question qu'on étudiera très sérieusement et de façon à agir en toute justice à l'endroit de cette compagnie de chemin de fer et de cette ville.

M. WARNOCK : A propos de cette charte, je rappellerai à l'honorable ministre qu'en 1910 le ministre provincial des Travaux publics a approuvé le tracé de ce chemin de fer et que l'on a constaté qu'il passait dans les limites de la présente ville de Pincher-Creek. J'ai fait insérer à la charte une disposition qui obligeait les intéressés d'en agir ainsi. Je crois que cette compagnie agit d'après cette même charte provinciale que la législature a renouvelée à sa dernière session. La semaine dernière encore une compagnie désignée sous le nom de Western-Dominion, obtenait une charte fédérale et je suis à peu près certain que la compagnie du chemin de fer Alberta-Pacifique n'existe encore que d'après une charte provinciale.

M. OLIVER : Quant au cas de Cardston, ce que l'honorable ministre a laissé entendre, n'existe pas. Cardston est le point ter-

minus du chemin de fer des houillères de l'Alberta. Lorsque cette compagnie a demandé sa constitution civile et une subvention de la ville de Cardston comme son point terminus du sud, il était simplement juste et raisonnable qu'on la forçât de faire partir sa ligne de la ville de Cardston et de ne pas ignorer cette ville plus qu'elle ne négligeait Pincher-Creek.

M. COCHRANE: L'honorable député connaît mieux que moi-même l'état de choses qui existe à cet endroit.

M. OLIVER: En effet, et c'est pour cela que je demande à l'honorable ministre s'il veut tenir à l'endroit de Cardston l'attitude qu'il prendra à l'endroit de Pincher-Creek.

M. GRAHAM: Le point soulevé par mon honorable ami (Warnock) est très important. Il sera bon de savoir si cette compagnie a l'intention de construire une ligne traversant le même territoire que celui où passe le Western-Dominion qui a une charte fédérale. Nous accordons une subvention à une compagnie provinciale sur laquelle nous n'avons aucune autorité et qui peut disposer de ses droits en faveur de la compagnie Western-Dominion. Comment l'honorable ministre peut-il arranger tout cela.

M. COCHRANE: Je pense qu'il s'agit ici de la compagnie qui va construire cette voie ferrée.

M. GRAHAM: Je crois savoir que la même compagnie a obtenu une charte cette année.

M. COCHRANE: Si je me rappelle bien je crois que cette charte est devenu une charte fédérale au cours de cette session.

M. OLIVER: En ma qualité de représentant de l'Ouest, je tiens à dire à l'honorable ministre que le dédoublement de chartes qui embrasse le même territoire, nuit à la construction des voies ferrées; si le Gouvernement a arrêté une politique à ce sujet—et je crois que c'est bien le cas—je lui représenterais que le Parlement ne devrait pas permettre ce dédoublement de chartes; qu'une charte ne devrait être accordée qu'à certaines conditions bien établies et que s'ils n'observent pas fidèlement les conditions, les intéressés sont privés des droits et privilèges qu'on leur avait accordés et que toute autre compagnie pourrait en réclamer de semblables. A moins de circonstances extraordinaires, on ne devrait pas accorder deux chartes se rapportant au même territoire.

A la compagnie du pont et du tunnel de Burrard, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) A partir de la ville de Elburne sur le fleuve Fraser jusqu'à un point situé à ou près l'embouchure du creek Seymour sur la rive nord des Second-Narrows; pour 10 milles au plus;

b) A partir d'un point à ou près du creek Seymour sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à Deep-Cove sur le bras nord de l'anse de Burrard; pour 5 milles au plus;

c) A partir d'un point à ou près du creek Seymour, sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à un point sur la baie Horseshoe; pour 14 milles au plus;

d) A partir d'un point à ou près la rue Pender dans la ville de Vancouver jusqu'à un point aboutissant au ou avoisinant le lot 264, Vancouver-Nord; pour 3 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 32 milles.

M. GRAHAM: Ces lignes électriques se trouvent-elles dans la ville de Vancouver?

M. STEVENS: Oui, dans la ville et dans la banlieue de Vancouver. On les désigne comme se rattachant à un réseau de distribution rattaché au pont des Narrows que l'on construit présentement et qui relie les différentes parties de la banlieue à la ville elle-même.

M. GRAHAM: Ces lignes font-elles partie d'un réseau principal ou n'accordons-nous pas simplement une subvention à une compagnie de chemin de fer urbain?

M. STEVENS: Aucunement.

M. COCHRANE: Cet ouvrage coûtera \$150,000 par mille.

M. GRAHAM: Je le sais.

M. STEVENS: Il est entendu qu'il s'agit d'une entreprise de l'Etat.

Nous comptons qu'elle se rattachera à la commission du port, quand celle-ci sera établie, et que tous les chemins de fer s'en serviront comme moyen de distribution dans les limites de la ville.

M. GRAHAM: C'est une sorte de ligne terminus?

M. STEVENS: Oui, si vous voulez; je dirais plutôt que c'est un chemin de fer de distribution.

M. GRAHAM: C'est à proprement parler un réseau de lignes de terminus pour servir à la distribution du trafic dans la ville de Vancouver et aussi, j'imagine, à Vancouver-Nord. C'est un chemin de fer qui fait partie d'un réseau qui embrassera le pont des Narrows, qui est l'objet d'une subvention très considérable. N'est-ce pas créer un véritable précédent que de venir ainsi en aide à une ligne terminus dans une ville quelconque?

Telle ne me paraît pas être l'intention du Parlement. La prochaine fois, c'est peut-être une compagnie de tramway qui viendra réclamer une subvention.

M. STEVENS: Il ne s'agit en aucune façon d'une compagnie de tramway et, à vrai dire, une grande partie des travaux de construction coûtera fort cher. Je crois que l'aide légère que cette subvention tend à accorder est amplement motivée. La popu-

lation des environs fournit plus d'un million de dollars pour que l'entreprise soit menée à bonne fin. La somme à être versée par l'Etat est relativement peu considérable. Je ne vois aucun inconvénient à cette subvention.

M. GRAHAM: Quels seront les propriétaires de ces lignes?

On ne tardera pas à en faire de semblable à Montréal, à Toronto et ailleurs, et peut-être ces villes suivront-elles cet exemple. Si l'on désire subventionner les entreprises de cette nature, mieux vaudrait dire carrément qu'il s'agit de ligne terminus qu'alléguer que la subvention est destinée à une ligne de chemin de fer à être établie entre certains points. Des discussions auxquelles cette question a déjà donné lieu il ressort que ce chemin de fer fait partie d'un système de distribution établi dans la ville de Vancouver et se rattachant au pont, et que, à proprement parler, ce n'est pas un des chemins de fer auxquels sont censées être applicables les dispositions de la loi des subventions.

M. STEVENS: A l'heure qu'il est, Eburne n'est qu'un modeste village situé sur la rive du Fraser à environ 5 milles du centre de Vancouver. La ville de Vancouver grandit très rapidement, et je suis certain que d'ici à ce que je rentre chez moi elle s'étendra jusqu'à Eburne. Mais Eburne et Vancouver sont en ce moment deux points distincts. Deep-Cove un des points mentionnés en cet article, se trouve à 5 milles de Vancouver, et Horseshoe, à 14 milles; ce sont des points situés dans le district. Quant à l'endroit désigné au paragraphe d, il se trouve dans les limites de la ville; c'est là que se fera principalement le service de distribution.

M. GRAHAM: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on accorde une aide légitime à qui ou à quoi que ce soit, mais je tiens à ce que l'on appelle les choses par leur nom?

M. STEVENS: Que signifie un nom?

M. GRAHAM: Cela influe sensiblement sur la nature du précédent à créer. Dans le cas présent, sous prétexte de subventionner un chemin de fer allant de tel endroit à tel autre, nous subventionnons des lignes de station terminus dans la ville même de Vancouver, qui serviront à des particuliers. Il serait tout aussi raisonnable d'aider le Nord-Canadien à pénétrer au cœur de Montréal en lui octroyant une subvention pour une partie de sa ligne, depuis un point quelconque au delà de la montagne jusqu'au centre de la ville. Forts de ce précédent, les propriétaires de ce chemin de fer pourraient venir nous demander de les aider à construire le tunnel et à établir leurs voies de tête de ligne.

Si l'on doit aider à l'établissement de voies de tête de ligne, qu'on le dise. Il

M. STEVENS.

s'agit ici de voter une certaine somme destinée à doter la ville de Vancouver de voies de tête de ligne et à une ligne de chemin de fer entièrement située au bord de l'eau. C'est une innovation, et si le Gouvernement se propose de subventionner les lignes de terminus au sein des villes, il conviendrait que la chose fût bien comprise.

M. STEVENS: Pourquoi l'honorable député s'oppose-t-il à l'octroi de cette subvention Est-ce simplement parce qu'il n'est pas dit qu'il s'agit de lignes de terminus ou pour quelque autre raison?

M. GRAHAM: Si le Gouvernement a décidé, contrairement à ce qui a été fait jusqu'à présent, de subventionner l'établissement de terminus de lignes dans les villes, qu'il le dise; nous discuterons alors son attitude en nous plaçant au point de vue administratif, car il n'en est pas autrement de Vancouver que des autres villes.

M. COCHRANE: La compagnie a obtenu une charte du Parlement fédéral pour être autorisée à construire un chemin de fer et non des voies de tête de ligne.

M. STEVENS: Et le chemin de fer est loin d'être entièrement situé dans les limites de la ville. Plus de la moitié de la ligne mentionnée en premier lieu se trouve hors de la ville, et les deux lignes suivantes sont entièrement situées en dehors de Vancouver.

M. GRAHAM: La compagnie était tenue de se munir d'une charte pour être autorisée à construire un chemin de fer allant d'un point à un autre, ce chemin dût-il ou ne dût-il pas faire partie d'un réseau de lignes de station terminus. Je ne m'oppose pas à l'octroi de la subvention, je fais observer que le Gouvernement agit de façon à inciter toutes les compagnies de chemins de fer dont les lignes aboutissent à d'autres grandes villes à venir se prévaloir de ce précédent pour demander que l'on subventionne leurs installations de tête de ligne.

M. MURPHY: Le pont pour lequel le ministre demande une subvention de \$350,000 se rattache-t-il à cette entreprise?

M. COCHRANE: Oui.

40. A la compagnie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique, à ou près le lac Eagle, jusqu'à un point sur la ligne de Caribou à ou près la ville de Barkerville; pour 107 milles au plus.

M. GRAHAM: Quels sont les promoteurs de cette entreprise?

M. COCHRANE: W. F. Duncan, W. D. Marshall et D. Laselle.

M. GRAHAM: La compagnie a-t-elle obtenu sa charte du Parlement fédéral?

M. COCHRANE: Non, de la Colombie-Anglaise.

M. BURRELL: Je dois dire que cette subvention est destinée à une compagnie autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis la voie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à l'antique ville de Barkerville, à l'ancien champ d'exploitation des mines de Caribou, à travers une région riche en bois et minéraux qu'elle mettra en valeur. L'octroi de cette subvention a été l'objet d'une multitude de demandes. Je crois que la compagnie est sérieuse et qu'elle se propose de commencer les travaux.

41. A la compagnie du chemin de fer de la rivière Naas à la rivière Skeena, pour une voie ferrée à partir du golfe Nasoga ou quel que point sur les eaux du canal Portland ou de la rivière Naas, jusqu'à ou près les gisements de houille anthracite sur la rivière Skeena près de la montagne de la Marmotte; pour 100 milles au plus.

M. GRAHAM: Est-ce près du canal Portland?

M. COCHRANE: Non.

M. PELLETIER: Cette compagnie possède des gisements de houille dont la qualité est égale sinon supérieure à celle de la Pennsylvanie, et les chefs de l'entreprise s'occupent en ce moment de prélever des fonds dans le but de construire un chemin de fer pour transporter ce charbon vers le littoral du Pacifique. Je crois que ces houillères compteront parmi les plus riches du monde entier.

M. GRAHAM: Sont-ce les propriétaires des houillères qui construiront le chemin?

M. PELLETIER: Ils veulent le construire; ils en ont besoin pour transporter le charbon. Ce chemin de fer coûtera fort cher.

M. GRAHAM: Mon honorable ami n'oublie pas, sans doute, que nos voisins des Etats-Unis ont dû, pour protéger le public, établir une loi interdisant aux compagnies de transport d'exploiter les houillères.

M. CURRIE: Ils n'ont guère réussi en cela.

M. GRAHAM: En persistant à rendre la loi de plus en plus rigoureuse, ils y ont réussi dans une certaine mesure.

M. PELLETIER: J'écarterai l'objection de l'honorable député en lui disant que cette compagnie serait bien aise que l'Etat ou quelque autre compagnie se chargeât de lui construire ce chemin de fer.

M. GRAHAM: Nous construisons déjà un assez grand nombre de chemins de fer dont il sera fait cadeau aux compagnies; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. CURRIE: Si la subvention est octroyée à la compagnie, je conseillerais d'insérer dans la charte de celle-ci une disposition l'obligeant à transporter le charbon pour le compte de toute autre compagnie.

M. OLIVER: L'idée est excellente. Toutefois, en obtenant une charte de chemin de fer et une subvention, une compagnie composée de spéculateurs pourrait donner à son entreprise une apparence de sérieux et de bonne foi dont elle est en réalité dépourvue.

La région en question étant encore complètement déserte, le chemin de fer qui sera construit ne saurait avoir d'autre objet que celui que mon honorable ami a indiqué. Je conseillerais néanmoins au Gouvernement de se convaincre que cette entreprise d'exploitation houillère est vraiment sérieuse avant d'y donner son approbation apparente en autorisant l'octroi d'une subvention pour la construction de la ligne.

M. COCHRANE: Je crois que la commission géologique a publié un rapport sur cette région.

M. OLIVER: La question mérite d'être étudiée avec le plus grand soin. Si l'on constate à la suite d'un minutieux examen que tout est satisfaisant, fort bien; mais la subvention ne doit être accordée que si le dossier de la compagnie est bien connu et que si elle est conforme à la politique nettement déterminée par le Gouvernement qui en prend la responsabilité.

42. A la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Penticton sur le lac Okanagan jusqu'à un point sur la frontière internationale; pour 50 milles au plus.

M. GRAHAM: Mon honorable ami pourrait-il dire où en sont rendus les travaux de cette ligne?

M. COCHRANE: 25 milles sont en voie de construction.

M. COCHRANE: Quand elle sera terminée, elle fera sans doute partie du réseau du Pacifique-Canadien?

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: Y a-t-il quelque autre chemin de fer qui passe à Penticton?

M. COCHRANE: Je crois que le Nord-Canadien a une charte, mais j'ignore s'il en avait une autrefois.

M. GRAHAM: Ah! combien sont dépourvus de loyalisme ceux qui favorisent ainsi la construction d'un chemin de fer allant vers le réseau de James Hill, qui vient aboutir à la frontière.

M. OLIVER: En ce qui concerne le Canada, ce chemin de fer n'est encore qu'un simple tronçon.

M. BURRELL: Ce ne sera pas un simple rameau, car il fournira des moyens de communications de la frontière internationale, dans toute la vallée de l'Okanagan, jusqu'à Penticton; de là, par les bateaux du Pacifique-Canadien, jusqu'à Okanagan-Falls où il se raccordera au chemin de fer se rendant à Sicamons sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Cette ligne changera entièrement les facilités de chemin de fer dans cette partie du pays.

M. OLIVER: Je veux savoir quels sont les raccordements de chemin de fer à la frontière dans la vallée de l'Okanagan.

M. BURRELL: Le Great-Northern se rend au sud de la frontière internationale, tournant au sud puis à l'ouest et se dirigeant ensuite vers le nord en suivant le cours de la Similkameen.

43. A la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Calgary, dans la province d'Alberta en allant vers le sud-ouest, par voie de la passe Kananaskis et les sources de la rivière Elk jusqu'à ou près la ville de Fernie, dans la province de la Colombie-Anglaise; pour 100 milles au plus.

M. OLIVER: Quelle est la distance totale entre Calgary et Fernie?

M. COCHRANE: La longueur totale de la ligne sera de 150 milles. J'ignore si elle couvre toute la distance.

M. OLIVER: Cette compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie est-elle une filiale de la compagnie du Pacifique-Canadien?

M. COCHRANE: Je ne l'ai jamais entendu dire.

M. OLIVER: A-t-elle une charte fédérale?

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: Depuis quand?

M. COCHRANE: Depuis 1906.

M. OLIVER: Combien de fois la charte a-t-elle été renouvelée?

M. COCHRANE: La compagnie nous a donné l'assurance qu'elle commencerait immédiatement à construire la voie ferrée.

M. OLIVER: Puis-je savoir quelle ligne de conduite le ministre suivra à l'égard de ces subventions? Nous sommes bien aises qu'on les accorde et nous voulons que ces chemins de fer se construisent. Cependant, lorsqu'une subvention est accordée sur l'assurance que la compagnie donne qu'elle exécutera l'entreprise, sera-t-elle retirée et les pouvoirs de la compagnie seront-ils annulés, si elle ne continue pas les travaux, afin de mettre une autre compagnie en état de construire la voie ferrée?

M. OLIVER.

M. COCHRANE: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député. La question a été discutée devant la Chambre entre le ci-devant ministre des Chemins de fer et moi, et bien qu'il n'y ait probablement pas lieu de la faire dans tous les cas, je crois que c'est une bonne chose, règle générale. Cela empêchera le brocantage des chartes.

M. OLIVER: Jusqu'à présent, cette charte n'a servi qu'à la spéculation.

M. COCHRANE: Nous lui accorderons encore cette chance, mais si la compagnie ne construit pas le chemin de fer, nous romprons avec elle.

M. OLIVER. Je n'exigerai pas que le ministre fasse connaître la politique du ministère sur-le-champ, mais je veux déclarer que je suis fortement en faveur de cette ligne de conduite.

Si le ministre était en état de dire que le Gouvernement l'approuve, cette déclaration serait bien accueillie dans l'Ouest, j'en suis certain.

44. A la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Pacifique pour une ligne de chemin de fer à partir de Harte en allant vers le sud-ouest jusque dans la ville de Brandon; pour 25 milles au plus.

M. COCHRANE: C'est une ligne que le représentant de Renfrew-sud connaît bien, je n'en doute pas.

M. GRAHAM: En effet.

M. COCHRANE: Le réseau principal du Grand-Tronc-Pacifique passe à 25 milles de Brandon, et j'ai vu une lettre que l'honorable député a adressée à M. Wainwright pour lui dire que, quant à lui, il subventionnerait la ligne pour lui permettre de se rendre jusqu'à Brandon. Je puis dire que le plus difficile c'est de jeter un pont sur la rivière. La construction de la ligne elle-même ne coûtera pas très cher, mais la construction d'un pont sur la rivière pour donner accès à la ville sera fort coûteuse.

M. GRAHAM: Le ministre a raison. De fait, la ville de Brandon et le Grand-Tronc-Pacifique ont été longtemps aux prises au sujet de la ligne que la compagnie construisait et qui se trouvait à une grande distance de la ville. Les citoyens de Brandon et le représentant de cette ville, M. Sifton, soutenaient que le Grand-Tronc-Pacifique s'était formellement engagé à construire un embranchement jusque dans la ville. Une délégation composée du maire et de membres de la chambre de commerce est venue à Ottawa au sujet de cette affaire et, lorsque sir Wilfrid Laurier et moi nous sommes rendus à Brandon, j'ai parcouru le pays en voiture afin de me rendre compte de la situation. A mon retour, une autre

délégation se présenta et fut reçue dans le cabinet du premier ministre. Une offre généreuse fut faite pour bâcler l'affaire afin de procurer à la ville de Brandon ce qu'elle avait le droit d'exiger et ce qu'on lui avait promis. On offrait à la compagnie une subvention pour cette ligne et le quart du coût du pont. Je crois qu'à ce moment-là on estima le coût du pont, mais j'ai oublié le montant. Cependant, sa construction coûtera très cher. L'entente fut conclue et une loi aurait été adoptée pour la confirmer à cette session-ci si l'ancien Gouvernement était resté au pouvoir.

M. OLIVER: Quel espoir a-t-on que ce tronçon de chemin sera construit?

M. COCHRANE: M. Wainwright m'apprend que, si cette subvention est votée, la compagnie entreprendra de le construire dès cette année.

Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

1. A la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant le canal de Burrard, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 des Statuts de 1908, article 2, item 6; ladite subvention ne dépassant pas \$350,000.

M. GRAHAM: Ceci exige des explications. Le chiffre de la subvention est augmenté.

M. COCHRANE: Je puis dire que la province a subventionnée l'entreprise jusqu'à concurrence de \$400,000, le coût estimatif du pont étant d'un million et demi. Une subvention a-t-elle été accordée antérieurement?

M. GRAHAM: Oui; \$200,000, si mes souvenirs sont fidèles.

M. COCHRANE: Les promoteurs affirment que cette subvention ne leur permet pas de se procurer les fonds nécessaires.

M. GRAHAM: Quels rapports existent entre la compagnie municipale et celle-ci? La dernière entrevue que j'ai eue avec les intéressés, c'était à Ottawa et j'avais espérer les amener à s'entendre. De fait, ils étaient presque tombés d'accord sur un emprunt, mais je ne puis pas me rappeler les détails. Il y avait une compagnie municipale qui recevait de l'aide de la province et des villes de Vancouver-Nord et de Vancouver. La compagnie a une charte concernant la construction d'un pont à quelque endroit. Le Gouvernement cherchait à s'assurer qu'il n'y aurait qu'un pont. Naturellement, il faudra en arriver là—nous ne voulons pas de deux ponts là-bas—les compagnies devraient trouver une base d'entente. Je voudrais que le ministre m'apprenne à quelles conditions les deux compagnies sont tombées d'accord, car je constate qu'on accorde la subvention à la première com-

pagne, et une à la nouvelle—la compagnie municipale.

M. STEVENS: Je suis au courant de tous les détails de cette question et je puis satisfaire la curiosité de l'honorable député. Un arrangement définitif est intervenu entre la ville, les municipalités du district et cette compagnie au sujet de l'entreprise. La compagnie abandonne toute la subvention à la municipalité. Ce pont, au lieu d'être un pont de chemin de fer, ce qu'il devrait être tout d'abord, servira à la voie ferrée, aux voitures et aux tramways et coûtera \$2,500,000. A l'origine, la ville de Vancouver a promis \$200,000; le district de Vancouver-Nord, \$250,000; la ville de Vancouver-Nord \$100,000; Burnaby \$100,000, et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, \$250,000. Mais depuis, on a constaté que le pont coûtera si cher que la province a porté sa subvention à \$400,000 et que les autres contributeurs doubleront le chiffre de leurs souscriptions.

L'ancien Gouvernement avait accordé une subvention de \$200,000. Cette augmentation a été demandée, vu que la situation n'est plus ce qu'elle était lorsque le chiffre de la première subvention a été fixé. A ce moment-là, il n'y avait pas plus de 250 habitants au nord du goulet. Aujourd'hui, il y en a de neuf à dix mille. Cependant, le district n'a pas de communications par chemin de fer ou par tramway, mais seulement des bateaux passeurs.

La ville de Vancouver-Nord fait des progrès rapides. La subvention est pleinement justifiée. Une entente définitive est intervenue entre les municipalités. J'étais échevin de Vancouver lorsque toute l'affaire a été discutée à fond l'an dernier. Des arrangements ont enfin été conclus vers le mois d'août, mais je crois que l'honorable député était si affairé à ce moment-là qu'il ne l'a pas su. Cependant, l'affaire est réglée. J'émetts l'idée de stipuler dans le marché que cette subvention ne sera accordée qu'à un pont appartenant au public, avec droits de parcours en faveur des différents chemins de fer, bien entendu. C'est à cette condition que la ville de Vancouver accorde une subvention et il en est ainsi dans le cas de la province.

M. MURPHY: Quels rapports existent entre cette compagnie et la compagnie du tunnel et du pont de Burrard?

M. STEVENS: La compagnie du tunnel et du pont de Burrard ne se compose que de ces municipalités alliées. Ainsi que vous le savez, une ville ne peut pas construire de ponts en son propre nom, non plus qu'une municipalité; aussi a-t-il été nécessaire de former une compagnie qui se compose de ces différentes municipalités. La compagnie Vancouver-Westminster-Yukon, aux termes d'un contrat dûment enregistré, remet sa subvention à la corporation publique.

M. GRAHAM: A une compagnie d'installations terminales.

M. STEVENS: Vous pouvez l'appeler ainsi.

4. A la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Fraser, près de Hope, Colombie-Anglaise; ladite subvention ne dépassant pas \$250,000.

M. GRAHAM: Est-ce le pont dont parlait, l'autre soir, l'honorable ministre de l'Agriculture?

M. BURRELL: L'honorable député (M. Graham) a bonne mémoire. Oui, c'est le pont sur le fleuve Fraser sur la pente de la Montagne Hope.

M. GRAHAM: Combien coûtera-t-il?

M. BURRELL: Plus d'un million de dollars. C'est une entreprise énorme.

M. GRAHAM: C'est une très forte somme. Ne pourrions-nous pas avoir quelques explications? Je ne suis pas disposé à critiquer bien vivement.

M. COCHRANE: Le coût est estimé à un million de dollars; mais on me dit qu'il coûtera plus que cela.

M. GRAHAM: Le chemin reçoit une subvention.

M. BURRELL: Oui, de Penticton à Merritt.

M. GRAHAM: Subventionné par le Gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial.

M. COCHRANE: Je ne suis pas certain si le gouvernement provincial lui accorde une subvention.

M. BURRELL: Le gouvernement provincial accorde, je crois, une subvention depuis Penticton jusqu'à Merritt. Le pont n'est pas dans cette partie de la ligne. C'est le chemin de fer le plus difficile à construire sur le continent. C'est peut-être aller un peu loin, mais c'est certainement le chemin le plus difficile dans la Colombie-Anglaise. Il y a une rampe terrible dans une très courte distance, et ce pont sur le fleuve Fraser sera énorme. Je crois que la subvention est bien méritée.

M. OLIVER: Est-ce que la compagnie du chemin de fer de la rivière Kettle est une compagnie indépendante, ou bien est-ce une filiale de la compagnie du Pacifique?

M. COCHRANE: Je ne pourrais pas dire avec certitude. Je suis très porté à croire que la compagnie du Pacifique en est la maîtresse.

M. STEVENS.

Sur l'article 6.

M. GRAHAM: J'appellerai l'attention du comité, particulièrement des avocats sur le fait suivant. Le bill dit:

La location de telles lignes et ponts subventionnés sera soumise à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Cet article était dans la loi depuis plusieurs années, mais le mode de procédure a été modifié entièrement depuis ce temps-là, et l'approbation du tracé de ces lignes de chemins de fer n'est plus sous la juridiction du Gouverneur en conseil, mais est du ressort du ministre des Chemins de fer et de la commission des chemins de fer. Nous mettons à la fin de ces subventions deux ou trois lignes que nos violons tous les jours, parce que le statut n'est pas mis en vigueur. Une de ces compagnies de chemin de fer peut ne pas vouloir se soumettre à la commission des chemins de fer et invoquer les termes du statut. Je crois que cette partie de la loi devrait être changée. Elle n'est pas en harmonie avec la loi générale des chemins de fer.

Sur l'article 7 (droit de circulation).

M. GRAHAM: Je ferai la même observation qu'au sujet de l'article précédent. A la ligne 40 du présent article nous lisons:

Et la dite commission (commission des chemins de fer) aura juridiction absolue, en tous temps, sur les tarifs de péage que pourront exiger les compagnies de chemins de fer sur les lignes ou les ponts y subventionnés.

Cette loi a été adoptée pour donner à la commission des chemins de fer pouvoir de fixer les tarifs de toutes les compagnies de chemins de fer subventionnées par le Gouvernement fédéral. Je crois que tout le monde est unanime à dire que lorsque le Parlement fédéral subventionne la construction d'un chemin de fer, les tarifs de ce chemin doivent être soumis à son approbation. Telle étant l'intention du Parlement on a modifié la loi en conséquence, mais en fait, les tribunaux ont décidé que la commission des chemins de fer n'a pas le pouvoir de réglementer les tarifs d'un chemin de fer possédant une charte provinciale, quand bien même ce chemin de fer se raccorderait avec un chemin fédéral, même si le tarif en question était compris dans le tarif d'entier parcours. Pour que l'intention du Parlement, exprimée dans cette loi, fût respectée, il faudrait faire un article disant que les chemins de fer subventionnés par le Parlement fédéral seront soumis à l'autorité fédérale, parce que je crois qu'il est admis que les moyens fournis par l'autorité fédérale pour réglementer les tarifs des chemins de fer, etc., sont les meilleurs que l'on puisse trouver au monde.

Le seul moyen pour atteindre ce but serait d'insérer dans le contrat de la subvention, et aussi dans cette loi, une clause disant

que toute compagnie de chemin de fer qui acceptera une subvention du Parlement fédéral sera considérée être pour l'utilité générale du Canada, et relevant du jugement du comité judiciaire du conseil privé. Je crois que c'est le seul moyen d'atteindre ce but. Ce paraît avoir été l'intention unanime du Parlement, et je signale la situation à mon honorable ami dans l'espoir qu'il consultera ses collègues et qu'il réussira à trouver une solution de cette question d'ici à la troisième lecture de ce bill.

Je ne dis pas qu'on ne pourrait pas s'opposer à cela en quelques cas, mais en règle générale je crois que le principe devrait être adopté que quand une autorité fédérale subventionne un chemin de fer ce chemin de fer devrait relever de notre commission des chemins de fer, et le Parlement l'a ainsi prescrit et la chose est dans nos statuts, mais les tribunaux ont décidé en sens contraire.

M. FOWLER: Je crois que dans presque toutes les chartes provinciales il est stipulé que les tarifs seront subordonnés au lieutenant-gouverneur en conseil; et dans les provinces où il y a des commissions d'utilité publique, le contrôle en appartient à ces commissions. Et sans manquer de déférence à mon honorable ami, je crois que la commission d'utilité publique qui a été instituée jouit d'autant de considération que la commission des chemins de fer, en ce qui concerne l'exercice de leurs fonctions.

M. GRAHAM: Ils ne peuvent établir aucun tarif d'entier parcours.

M. COCHRANE: Autrefois, ce n'était pas l'habitude. J'ai ici une longue liste de chemins de fer ayant reçu des subventions fédérales, et auxquels le principe n'a pas été appliqué. La chose vaut bien la peine qu'on la considère. Toute ligne de conduite à cet égard doit être considérée avec le plus grand soin avant d'être rendue publique.

M. GRAHAM: Cela est dans le statut.

M. COCHRANE: Cela a déjà été dans le statut, mais on ne s'y est pas conformé.

M. GRAHAM: Mon honorable ami n'a pas saisi ce que je voulais dire. Dans le statut il était dit que ces tarifs seraient soumis à la commission des chemins de fer. Chaque subvention qui a été accordée à une ligne provinciale l'a été à la condition que la ligne de chemin de fer serait soumise aux commissaires des chemins de fer.

M. COCHRANE: Le chemin de fer Halifax and South-Western n'est pas soumis à cette condition.

M. GRAHAM: La subvention a dû avoir été accordée il y a longtemps.

M. COCHRANE: Non pas, en 1910.

M. GRAHAM: Alors, il s'agissait d'un renouvellement. Mon honorable ami verra que le statut contient cette disposition depuis déjà longtemps.

M. FOWLER: Ce serait là une intervention dans le domaine de l'autonomie provinciale.

M. GRAHAM: Voilà des années que la chose est dans les statuts, et c'est dans la présente loi que mon honorable ami fait adopter ce soir.

Sur l'article 10 (en ce qui concerne les rails d'acier canadiens).

M. OLIVER: Je vois que cet article fait assumer une certaine responsabilité au Gouverneur en conseil. Puis-je demander au ministre si, dans les conditions actuelles, c'est l'intention de mettre en vigueur la disposition de cet article enjoignant aux compagnies d'acheter des rails de fabrication canadienne?

M. COCHRANE: Je crois que c'est le devoir du Gouvernement, quand il subventionne un chemin de fer au Canada, d'exiger qu'il achète au Canada tout ce qu'il lui est possible d'acheter.

M. OLIVER: Je crois que le principe scummis par le ministre est excellent dans certaines circonstances, mais mon honorable ami n'ignore pas que les journaux ne se gênent pas de dire qu'il n'est pas possible aux compagnies de chemins de fer d'acheter au Canada, ou même, disent-ils, à l'étranger la quantité de rails qui leur sont nécessaires pour mener à bonne fin les travaux qu'ils veulent faire.

M. COCHRANE: Ce n'est pas ce qu'on m'a dit. Je crois plutôt que cela peut très bien s'arranger.

M. OLIVER: Bien entendu, il ne saurait y avoir aucune objection à exiger que les compagnies achètent des rails canadiens, si elles peuvent en obtenir assez et durant le temps qu'il faudra pour mener leurs travaux à bonne fin.

M. COCHRANE: Je crois que tout est très bien ainsi.

M. OLIVER: Mais on fait valoir, ainsi que j'en ai été informé et ainsi que les compagnies de chemins de fer elles-mêmes l'avouent, qu'il n'est pas possible d'acheter ces rails en quantité suffisante au Canada pour que les travaux puissent progresser aussi rapidement qu'on le désire. S'il en est ainsi, je ferais certainement remarquer au Gouvernement qu'il ne serait que juste et convenable que les compagnies fussent autorisées à acheter des rails partout où elles le peuvent.

M. COCHRANE: Cela est tout à fait juste.

Sur l'article 11 (mode de paiement de certaines subventions de chemins de fer).

M. ROBB: Le ministre voudra-t-il nous dire si ces subventions sont payables aux chemins de fer ordinaires ou électriques?

M. COCHRANE: Je suppose qu'il s'agit de tous les chemins de fer à traction par la vapeur.

M. GRAHAM: Je veux faire observer au ministre des Chemins de fer qu'il s'est trompé au sujet de ce qu'il disait tantôt. Mon honorable ami a dit que l'article soumettant les chemins de fer provinciaux à l'autorité de la commission des chemins de fer ne se trouvait pas dans la loi de 1910. S'il jette les yeux sur le chapitre 51 des lois de 1910, il y verra cet article:

Et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés.

Cette disposition s'est trouvée dans la loi depuis quelque années, et si je demande qu'on prenne un autre moyen d'arriver au même résultat que les tribunaux ont, je pense, jugé que le Gouvernement fédéral n'a aucune autorité sur les voies ferrées qui tiennent leur autorisation des gouvernements provinciaux.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture du bill (n° 187) tendant à autoriser l'octroi d'une subvention à la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien du Pacifique pour aider à la construction du chemin de fer y mentionné.

M. GRAHAM: La discussion durera probablement plusieurs heures.

M. COCHRANE: Cela ne devrait pas être.

M. GRAHAM: Il ne vous servira de rien de l'entamer ce soir. Nos forces finissent par s'épuiser. Nous travaillons dur depuis onze heures du matin et je ne crois pas que nous puissions aller bien loin.

M. COCHRANE: Le chef de l'opposition et le représentant de Renfrew-sud m'ont demandé la correspondance qui a pu s'échanger entre sir George Ross, lorsqu'il était premier ministre d'Ontario, et le ministre des Chemins de fer. Je puis dire qu'il n'y a pas de correspondance de ce genre au département. La seule lettre qui a trait à cette affaire m'a été adressée il y a quelque temps par le colonel Matheson. Par conséquent, je ne saurais déposer d'autre correspondance.

M. GRAHAM: Je dois m'opposer à ce qu'on poursuive l'étude de ce bill ce soir. Nous avons laissé adopter le projet de résolution par le comité à la condition expresse

M. COCHRANE.

que nous pourrions, si c'était notre désir, le discuter lors de la 2e lecture

M. BORDEN: Notre seul objet est de hâter l'expédition de la besogne. Le comité pourrait adopter ces bills ce soir, et l'honorable député serait libre de discuter n'importe quel point lors de la 3e lecture.

M. GRAHAM: Nous n'y gagnerions rien. Nous nous sommes montrés bien disposés à hâter les travaux. Le chef de l'opposition est absent et je lui ai dit que ces bills ne seraient pas mis en discussion ce soir. Nous avons bien travaillé tout le jour.

M. BORDEN: Nous avons fourni une bonne journée de travail, mais je voudrais que nous fournissions aussi une bonne nuit de travail. Si nous levons si tôt la séance ce soir—eu égard au travail que nous voulons faire—et si nous réservons ces bills—il nous faudra siéger très tard en comité des subsides demain soir, et je tiens à vous en avertir ce soir. C'est-à-dire que nous devons siéger tard, à moins que les travaux du comité des subsides ne marchent bien.

M. OLIVER: La loi des gratifications aux volontaires sera-t-elle mise en discussion demain?

M. ROGERS: Oui.

M. OLIVER: De bonne heure ou tard?

M. ROGERS: Dès que nous pourrons.

(Sur la proposition de M. Borden, la séance est levée à une heure et demie, jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 28 mars 1912.

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

DEPOT D'UN RAPPORT SUR LA SITUATION A L'EGARD DES FRAIS DE SUBSISTANCE.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail) dépose un rapport spécial donnant les résultats d'une investigation conduite par le département du Travail à l'égard des frais de subsistance.

—Monsieur l'Orateur, au moment actuel, il n'est pas de question économique dont l'influence sur l'existence d'un chacun soit plus profonde et plus générale que la cherté même de la vie. Nous avons tous présent à l'esprit le souvenir de l'émotion qui s'empara de tous les esprits au Canada et aux Etats-Unis, lorsqu'il y a trois ans, les prix, à la suite d'une hausse continue depuis plus de dix ans, atteignirent à des chiffres

sans précédent aucun. C'était en 1907, l'année de l'accaparement des viandes. La panique financière de l'automne de cette année entrava quelque peu le mouvement de hausse, et en 1908 et 1909, nous fûmes à même pour ainsi dire de reprendre souffle. Cependant, en 1910, le mouvement de hausse reprit une allure aussi rapide que jamais. Il n'a cessé de s'accélérer durant les derniers six mois de l'année dernière, au point que nous avons une situation tout aussi grave, sinon plus grave que celle dont nous avons été témoins depuis nombre d'années.

Comme chacun le sait, le département du Travail tient un état des fluctuations et des tendances de cours au Canada de manière à pouvoir en tout temps dire quelle est la nature du mouvement des prix dans un sens ou dans l'autre, hausse ou baisse. Un sommaire de cet état est publié mensuellement dans la "Gazette du Travail", de même qu'un rapport annuel, à la fin de chaque année. Nous sortons en ce moment des presses un rapport spécial présentant les résultats des investigations du département dans le cours de l'année civile de 1911. Nous nous sommes efforcés d'assurer la publication de ces statistiques plus promptement que par le passé, et le rapport est maintenant prêt pour distribution. La députation sera peut-être heureuse d'apprendre le dépôt de ce rapport sur le bureau de la Chambre pour l'information immédiate de ceux qui s'intéressent à ces questions, mais chaque député en recevra un exemplaire cette semaine. En résumé, il fait voir que les prix sont aujourd'hui beaucoup plus élevés qu'ils ne l'ont jamais été au Canada depuis le commencement de la période décennale 1880-1890, ou même de la période précédente.

L'année dernière les prix du gros ont subi une hausse d'à peu près 3 p. 100, et les prix du détail une hausse d'à peu près 5 p. 100, en comparaison de ceux de 1910; et en comparaison des prix d'il y a douze ou quinze ans, la hausse a été de plus de 40 p. 100. Ajoutons que la hausse de l'année dernière a été particulièrement grave en ce qui regarde les frais ordinaires de subsistance.

L'expansion générale de l'industrie et la prospérité commerciale ont déterminé une demande exceptionnellement active de matériaux de toute nature; il en est résulté un relèvement des prix, au moment même où des rapports défavorables des rendements agricoles, résultat de la sécheresse qui s'est fait sentir dans le cours de l'été, non pas tant au Canada que dans d'autres régions agricoles, donnaient une impulsion très forte au mouvement de hausse des cours sur les grains et les fourrages, les produits laitiers, poissons et denrées alimentaires.

Toute cette question de la hausse des prix, il est bon de l'observer, n'est à aucun égard une question canadienne, c'est une question mondiale. A l'heure actuelle un mouvement est sur pied pour la nomination d'une commission internationale chargée de réunir les statistiques recueillies en divers pays et d'en faire le classement suivant une méthode uniforme, afin d'en dégager une vue générale sur les causes de la hausse et de permettre d'indiquer un remède. Le président des Etats-Unis a pris les devants dans cette circonstance, et dans un récent message au congrès a demandé l'affectation de \$20,000 pour mettre le gouvernement des Etats-Unis en mesure d'inviter les gouvernements étrangers à une conférence qui aboutirait à l'établissement de la commission ci-dessus mentionnée. L'initiative du président fait bien voir que la question n'est aucunement d'intérêt local, mais bien d'intérêt mondial. Il y a lieu d'espérer qu'une proposition aussi pratique sera approuvée comme elle le mérite.

ASSIGNATION DE R. C. MILLER.

M. MIDDLEBRO propose l'adoption du 3e rapport du comité des comptes publics.

M. CARVELL: A la lecture du document déposé sur le bureau, il m'est difficile de me rendre compte de ce qu'il signifie. Le président du comité (M. Middlebro) voudra-t-il en expliquer la portée?

M. MIDDLEBRO: Le rapport rend compte des délibérations du comité et signale les faits établissant que R. C. Miller a reçu l'assignation, et mentionne le télégramme envoyé du bureau du chemin de fer du Pacifique, et qui transmettait également à Miller l'ordre de comparaitre. Et je vais proposer qu'il compareisse devant le comité samedi prochain.

(La motion est adoptée.)

M. MIDDLEBRO propose:

Qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour la comparution devant le comité spécial des comptes publics, samedi le 30 mars 1912, à 10 heures a.m., de R. C. Miller, naguère président de la compagnie Diamond Light and Heating (à responsabilité limitée), Montréal, témoin mentionné dans ledit rapport audit comité.

M. GERMAN: Le président (M. Middlebro) a-t-il la preuve convaincante pour lui que M. Miller a reçu l'assignation et le télégramme le convoquant ici?

M. MIDDLEBRO: En outre des témoignages qui ont été donnés hier devant le comité, nous avons l'assurance du bureau de télégraphe local ici qu'il a reçu l'assignation sous forme de télégramme à 4 h.

15 le 23 du courant, qu'elle lui a été remise à lui en personne.

M. GERMAN: Et l'assignation régulière?

M. MIDDLEBRO: Le sous-ministre des Postes nous a informé hier que la lettre recommandée contenant l'assignation a été remise à M. T. R. Matheson, de l'hôtel, et M. Mattheson a déclaré avoir remis la lettre à M. Miller en personne.

(La motion est adoptée.)

M. CARVELL: Je ne m'oppose pas à ce que l'ordre soit émis, mais avant que cette résolution soit prise, il peut être opportun de bien se comprendre sur la pratique à suivre ultérieurement. J'ai compris au comité des comptes publics hier que nous devons avoir la déclaration sous serment de la personne qui a remis le télégramme à M. Miller à Montréal. Si je comprends bien, nous n'avons que la déclaration faite par le gérant local de la compagnie de télégraphe à Ottawa, suivant laquelle il aurait été informé par quelqu'un que la lettre avait été remise à M. Miller. Tout cela peut être exact, mais ce n'est pas de la preuve. Aucun tribunal ne s'en contenterait, et il me semble que le Parlement ne saurait s'en contenter davantage, d'autant plus qu'on aurait pu fauement, si c'est vrai, se procurer la déclaration sous serment de la personne qui a remis effectivement le télégramme à M. Miller.

M. BLAIN: Telle a été la pratique, n'est-ce pas?

M. CARVELL: Je l'ignore; je ne m'oppose pas à ce qu'on le fasse; mais j'appelle votre attention, monsieur l'Orateur, ainsi que celle de la Chambre sur cette demande, de sorte que si ce doit être la pratique, ce soit une affaire bien entendue. Je trouve cette manière d'agir très sommaire, surtout lorsqu'on nous demande de prendre une mesure de rigueur qui équivalait à l'émission d'un mandat d'arrestation.

M. MIDDLEBRO: J'ai consulté les autorisés, et je vois que telle a été la pratique, et que certains précédents établissent qu'une assignation par télégramme est suffisante. Mais pour qu'il ne puisse y avoir aucun doute à cet égard, je propose que M. Miller comparaisse samedi prochain.

En attendant, j'ai envoyé à Montréal pour avoir l'affidavit de la personne qui a donné ces lettres à M. Miller. Il ne sera fait aucune injustice, car si, contrairement à ce que l'on me dit, il n'a pas été servi, son apparition samedi sera une réponse complète.

(La motion est adoptée.)

M. A. B. MORINE.

Sur la question posée par M. Martin (Regina) touchant M. A. B. Morine.

M. MIDDLEBRO.

M. l'ORATEUR: A l'égard de la décision que j'ai donnée hier relativement à cette question, j'ai alors dit quelle raison j'avais de me prononcer dans ce sens, mais, en consultant le règlement, je m'aperçois que je me suis en partie trompé. J'ai devant moi le Manuel de procédure de la chambre des communes anglaise, et voici ce que j'y trouve:

Une question adressée à un ministre de la couronne doit avoir rapport aux affaires qui sont de sa compétence officielle ou à une affaire de l'administration dont il a la responsabilité.

Vient ensuite l'autre règle:

Une question ne doit contenir aucun argument, aucune déduction, imputation, épithète ou expression ironique

J'ai pensé qu'il y avait tant soit peu une imputation dans la question de l'honorable député, et aussi qu'elle ne se rapportait point à une affaire officielle. Mais je vois que cette règle va plus loin et qu'elle comprend, non seulement les affaires qui sont de la compétence officielle du ministre, mais aussi les affaires de l'administration dont il a la responsabilité. Après un examen plus attentif de cette question, je me demande s'il s'y trouve rien à quoi le ministre ne puisse convenablement répondre devant la Chambre.

M. MARTIN (Regina) demande:

1. Au cours de la campagne électorale de 1908, des objections ont-elles été soulevées auprès du premier ministre actuel contre la candidature d'un nommé A. B. Morine, dans le comté de Shelburne-et-Queen (N.-E.)?

2. S'il en est ainsi, par qui ces objections ont-elles été soulevées, et ont-elles été faites verbalement ou par lettre?

3. L'auteur des objections était-il un adhérent au parti conservateur, et sur quelles allégations, s'il en est, étaient basées telles objections?

4. Si de telles objections ont été soulevées, quelle décision le premier ministre a-t-il prise en l'espèce?

5. Ledit A. B. Morine a-t-il été nommé à quelque emploi par l'administration actuelle? S'il en est ainsi, quel est cet emploi, et quels émoluments retire-t-il?

M. BORDEN: Quelqu'un qui habite aux Etats-Unis m'a, en 1908, écrit une lettre à l'égard de M. Morine. Il a marqué cette lettre du mot "confidentiel". En réponse, je lui ai dit que s'il voulait m'autoriser à soumettre sa lettre à M. Morine pour que ce dernier y répondît je le ferais sur-le-champ et qu'ensuite je verrais à prendre une décision. Il a refusé, et, en même temps il a menacé d'envoyer une copie de la lettre au très honorable chef de l'opposition et à M. Fielding.

J'ai répondu à cela qu'il était parfaitement libre d'informer du contenu de sa lettre le présent chef de l'opposition et M. Fielding dès qu'il le jugerait à propos. Je ne puis me rappeler le nom de cet individu,

et c'est pourquoi je n'ai pu mettre la main sur la correspondance. Mais si mon honorable ami de Régina (M. Martin), avec qui ce monsieur semble être en communication veut bien me donner son nom, je rechercherai cette correspondance, et je verrai alors à donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il pourra désirer obtenir.

COMMISSAIRES A L'EMPLOI DU GOUVERNEMENT.

M. SINCLAIR demande :

1. Combien de commissaires à l'emploi du Gouvernement conduisent des enquêtes de diverses natures?
2. Quel est le plus bas traitement, par jour, payé à aucun commissaire en sus de ses dépenses?
3. Quel est le plus fort traitement, par jour, payé à aucun commissaire en sus de ses dépenses?

M. ROCHE :

1. Aucun à titre permanent. Quarante sont employés quand leurs services sont requis, et voici leurs noms :

James A. Macdonald, C. W. Lane, W. L. Shurtleff, L. O. Beaubien, Norman A. Campbell, G. N. Ducharme, H. Chauvin, Emile Gelly, Victor Allard, Geo. Lynch Staunton, Napoléon Garceau, A. D. Dickson, G. A. Séguin, B. S. Rothwell, J. P. Jolicœur, H. Grenier, Wm Laurie, H. W. Macdonald, A. J. Léger, Z. Normandin, H. P. Duchemin, E. T. C. Knowles, J. G. H. Bergeron, W. A. E. Flynn, A. B. Morine, R. S. Lake, N. U. Lacasse, D. Hazen Adair, F. P. Gutelius, H. Tucker, Lawrence Stafford, W. W. Kerr, Donald Keith, A. Germain, W. H. Parsons, L. Ducharme, H. Strong, A. Burnett, St. F. Belleau, E. Fiset.

2. \$10 par jour, alors seulement qu'ils sont employés.

3. \$40 par jour, alors seulement qu'ils sont employés. Il en est deux à l'égard desquels le chiffre du traitement n'a pas été fixé.

GALERIE NATIONALE DU CANADA.

Depuis 1891, quelles peintures et aquarelles sont devenues la propriété de la Galerie Nationale du Canada, et quels en sont les auteurs?

M. MONK : J'ai dit hier, en réponse à cette question, que la plupart des renseignements demandés ici se trouvent dans le rapport du ministère pour l'année 1910. J'ai dit la plupart, mais non pas tous, et je demanderai à mon honorable ami de bien vouloir laisser en suspens cette motion comme un avis de motion. Les renseignements qu'il demande seront bientôt à ma disposition.

M. L'ORATEUR : Il sera répondu à cette question sans qu'il soit nécessaire de le demander par motion.

DESTITUTIONS.

M. KYTE demande :

1. Le maître de poste à Londonderry (N.-E.), a-t-il été destitué?
2. Le bureau de poste a-t-il été transféré ailleurs?
3. Qui a recommandé ce transfert, et quelle en est la raison?
4. Une pétition signée par nombre de personnes de Londonderry protestant contre ce transfert a-t-elle été reçue?
5. Combien de noms sont attachés à cette pétition?

M. PELLETIER :

1. Non.
2. Oui.
3. Par ordre du ministre des Postes, le bureau a été transporté dans une autre maison, celle où il se trouvait ne convenant pas aux besoins du service.
4. Non.
5. Voir réponse au n° 4.

M. ETHIER demande :

1. Emile Brazeau a-t-il été destitué comme maître de poste de Côte-Rouge, comté des Deux-Montagnes?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons et sur la recommandation de qui? Et l'accusation portée contre lui (s'il en est) a-t-elle fait le sujet d'une enquête?
3. Quel est son successeur, et qui l'a recommandé?

M. PELLETIER :

1. 2 et 3. Par ordre du ministre des Postes.
- M. Abel Ladouceur, qui avait été renvoyé pour faire place à M. Emile Brazeau, a été rétabli dans sa charge.

EXAMENS DE STENOGRAPHES OFFICIELS.

M. LEMIEUX : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au secrétaire d'Etat de bien vouloir déposer sur le bureau de la Chambre à la plus prochaine occasion les papiers relatifs à l'examen tenu pour les employés du personnel des Débats; aussi les noms des candidats et les noms de ceux qui ont dirigé l'examen et examiné les papiers.

3e LECTURE DU BILL DES FRONTIÈRES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

M. BORDEN propose la 3e lecture du projet de loi (n° 51) tendant à reculer les frontières de la province de Québec.

— J'ai réfléchi à la proposition de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il ne servirait à rien d'adresser au gouvernement de la province de Québec une communication comme il l'a suggéré. Je me suis confirmé dans mes conclusions à cet égard par la lecture du discours prononcé en 1908 par mon honorable ami sur une motion demandant le recul des frontières de la province de Québec. La conduite que nous tenons à l'occasion de ce projet de loi est

absolument celle qu'il a lui-même indiquée en 1908. Si mon honorable ami n'était pas satisfait, il se convaincra de la chose en se reportant aux observations qu'il a présentées cette fois-là.

(La motion est adoptée; le projet de loi subit sa 3e lecture et il est adopté.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (n° 149) relatif aux eaux de la zone du chemin de fer et des terres de la rivière de la Paix.

M. BORDEN: Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) s'oppose-t-il à la 3e lecture de ce projet de loi? Il a, je crois, suggéré un amendement à un des articles du projet, l'amendement que le ministre de l'Intérieur désire proposer.

M. GUTHRIE: Il s'agirait de retrancher les trois premiers mots de l'article 8.

M. BORDEN: Le ministre de l'Intérieur n'étant pas ici dans le moment, nous reviendrons à ce projet un peu plus tard dans la journée.

DISCUSSION DU BILL DE L'AIDE A LA CANADIAN NORTHERN PACIFIC RAILWAY COMPANY.

Le projet de loi (n° 187) tendant à octroyer une subvention à la Canadian Northern Pacific Railway Company pour l'aider à construire le chemin de fer y mentionné, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore si, jusqu'à présent mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) nous a expliqué quelle est la nature de ce chemin, et je ne sais si la compagnie tient sa charte du Parlement fédéral ou de la législature provinciale.

M. COCHRANE: Elle la tient du gouvernement de la Colombie-Anglaise, qui en a garanti les obligations jusqu'à concurrence de \$25,000 par mille. Elle prétend, m'a-t-on dit, que le chemin coûtera, à part des ponts, près de \$65,000 par mille. On me dit qu'il y a là des ponts très dispendieux à établir.

Sir WILFRID LAURIER: Je le sais, le chemin de fer que nous subventionnons en ce moment est une voie ferrée provinciale; il a reçu une charte de la province, et en outre il est entièrement situé dans la province de la Colombie-Anglaise. A plusieurs reprises, j'ai demandé la correspondance échangée entre le Gouvernement et cette compagnie. J'ai vu la charte et j'observe qu'il existe une convention entre la compagnie et le gouvernement provincial.

M. BORDEN.

Je n'ai pas ce document ici; peut-être le ministre l'a-t-il?

M. COCHRANE: Il est maintenant sur le pupitre du chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne m'est parvenu que ce matin même et je n'ai pas eu le temps de le parcourir.

M. COCHRANE: Non, il était là, hier soir.

Sir WILFRID LAURIER: Le texte de cette convention ne m'a été remis en main propre que ce matin même, et je n'ai pas eu le temps de rafraîchir mes souvenirs à cet égard. Mais si je ne me trompe, la convention intervenue entre la compagnie et le gouvernement de la Colombie-Anglaise réserve à ce dernier le droit de réglementer les tarifs des transports. On nous demande donc de subventionner un chemin de fer provincial sur lequel apparemment nous n'avons aucune autorité et sur lequel le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'est réservé la haute main et la maîtrise absolue. Pour mon propre compte, je verrais d'un bon œil la subvention accordée à ce chemin de fer, parce qu'il fait partie du réseau transcontinental du Canadien-Nord, un chemin de fer national. Seulement, je pose ici la question au ministre; quelle sera la situation de ce chemin de fer à la construction duquel nous prêtons notre concours financier, si on ne fait rien pour remédier à cette situation? Ce chemin de fer sera entièrement sous la juridiction et sous le contrôle législatif de la province de la Colombie-Anglaise, et le Gouvernement fédéral n'exercerait ici aucune juridiction. Cette question s'impose aux préoccupations du ministre des Chemins de fer et je désirerais savoir à quelle conclusion il s'est arrêté à cet égard.

M. COCHRANE: Comme l'a affirmé à fort bon droit le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) la convention intervenue entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement de la Colombie-Anglaise renferme un article portant qu'ils ne veulent pas que le chemin de fer passe sous la juridiction fédérale. Ceux qui demandent notre concours financier ne veulent pas manquer à la foi jurée au gouvernement provincial, vu que c'est de ce dernier qu'ils reçoivent l'aide la plus généreuse. Mais, à tout événement, comme l'a suggéré le chef de l'opposition, ce Parlement peut toujours déclarer ce chemin de fer ouvrage d'utilité publique au Canada. Il passerait alors sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: C'est parfaitement vrai; mais, à mon avis, c'est à l'heure même où on nous demande notre concours financier qu'il convient de déclarer ce chemin de fer ouvrage d'utilité publique au Canada, au bénéfice du peuple canadien

tout entier. J'ai parcouru le bill et il n'y figure aucune disposition portant que ce chemin de fer doit être soumis à la juridiction ou aux lois du Gouvernement fédéral. Il importe de régler immédiatement cette question ici même; car, la convention mentionnée par le ministre, que je n'ai pas eu le temps de parcourir déclare catégoriquement qu'une des conditions auxquelles la province de la Colombie-Anglaise accorde cette aide à la construction de ce chemin de fer, c'est qu'il ne passera pas sous la juridiction du Gouvernement fédéral. Il demeurera chemin de fer provincial et voilà tout. Il faut décider aujourd'hui même si ce chemin de fer doit être fédéral ou provincial. Je veux bien que le Parlement accorde son concours financier à cette compagnie pour la construction de ce chemin de fer; seulement, je ferai observer à la Chambre que, si nous voulons subventionner ce chemin de fer qui doit devenir chaînon d'un réseau transcontinental il faut, de ce moment même, qu'il soit soumis à nos lois et à la juridiction de la commission des chemins de fer. Comment! on nous demande de prêter notre concours financier à la construction de ce chemin de fer jusqu'à concurrence de \$12,000 par mille et ce chemin de fer, qui deviendra un chaînon d'un grand réseau transcontinental demeurerait tout simplement, en ce qui regarde ce chaînon, voie ferrée d'intérêt provincial! En temps utile, je veux proposer et demander à cette Chambre de déclarer que, du moment que ce chemin de fer est subventionné par le peuple canadien, celui-ci doit avoir la maîtrise de cet ouvrage qui doit passer sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cette Chambre, je crois, souscrira à cette manière de voir. Voici la situation: le Canadien-Nord prolonge son réseau jusqu'à l'océan Pacifique et toutes mes sympathies sont acquises à ce mouvement. Une fois terminé, ce réseau du Canadien-Nord s'étendra des bords du Saint-Laurent à l'océan Pacifique. C'est tout à fait convenable, tout le monde en conviendra; tous se rallieront cordialement à cette mesure; mais à notre avis, chaque pouce de cette voie ferrée doit être sous la juridiction du Gouvernement et du peuple canadien. Et cependant voilà qu'ici nous subventionnons une section de voie ferrée traversant les Rocheuses, de 300 milles de parcours et sur laquelle, d'après la stipulation en question, la commission des chemins de fer n'aura aucune juridiction et qui, dans cette mesure-là même demeurera chemin de fer provincial.

Eh bien, si cette voie ferrée doit demeurer provinciale nous n'avons que faire de la subventionner. Mais si nous lui prêtons notre concours financier et si l'on désire que le Parlement lui accorde \$12,000 par mille de subvention, à coup sûr, il doit être entendu que ce chemin de fer passera

sous la juridiction de la commission des chemins de fer

M. BORDEN: Par le passé, le chef de l'opposition n'a-t-il jamais accordé de subventions à la construction de chemins de fer ayant reçu des chartes provinciales et sur lesquelles la commission des chemins de fer n'avait aucune juridiction?

Sir WILFRID LAURIER: Il en a peut-être été ainsi de certains chemins de fer de moindre importance; mais à coup sûr, jamais cela n'a eu lieu pour un chemin de fer de cette énorme importance. De l'avis du premier ministre, convient-il d'accorder une subvention de \$12,000 par mille à ce chemin de fer, chaînon d'un réseau transcontinental dans la plus importante partie du réseau, celle qui se dirige vers l'océan Pacifique et qu'il soit soustrait à la juridiction fédérale?

M. BORDEN: Le chef de l'opposition tient pour accordé ce que je ne voudrais pas admettre, quand il dit que la commission des chemins de fer, même dans les conditions actuelles, n'aura pas juridiction sur cette voie ferrée. Il a déclaré catégoriquement, bien qu'il ait paru tergiverser quelque peu à cet égard plus tard, que le Parlement doit accorder son concours financier à aucun chemin de fer qui a reçu une charte provinciale et sur lequel la commission des chemins de fer n'a pas juridiction. S'il consulte son passé, il se convaincra qu'il ne s'est pas toujours conformé à cette théorie.

Sir WILFRID LAURIER: Je consens volontiers à consulter mon passé à cet égard et voici ce que j'affirme: chaque fois que le Gouvernement auquel je présidais a demandé au Parlement de subventionner un chemin de fer provincial, je ne sache pas qu'il y ait eu dérogation à cette règle, sauf pour quelque chemin de fer de moindre valeur au sujet duquel il importait peu de soulever la question. Or, voilà qu'on nous demande de subventionner un chemin de fer qui jusqu'aujourd'hui a été considéré comme chaînon d'un réseau transcontinental, et partie d'un réseau national, et il est acquis qu'en même temps ce chemin de fer est subventionné par la province, mais cela à la condition expresse qu'il ne serait pas soumis à la juridiction et au contrôle de la commission des chemins de fer. S'il en est ainsi, et s'il nous faut subventionner ce chemin de fer sans rien décréter aujourd'hui même au sujet de sa nationalisation, afin de le faire passer sous notre juridiction, il surgira fatalement un conflit de juridiction et par conséquent, il est préférable de régler la question immédiatement.

Si le ministre se propose d'accorder \$12,000 de subvention à ce chemin de fer construit dans les montagnes Rocheuses, dans la direction de l'océan Pacifique, et sur lequel nous n'avons ni contrôle ni juridiction, il y a pour nous matière à délibération. Mais, à mon avis, en pareille matière, il importe de parer à toute équivoque et de bien définir la situation. Pour mon propre compte, je suis d'avis qu'il faut aujourd'hui même affirmer notre autorité et déclarer que ce chemin de fer, s'il est subventionné, doit être soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. COCHRANE: En 1908 et 1910, on a accordé des subventions analogues à celle-ci à dix ou douze compagnies de chemins de fer possédant des chartes provinciales, et à cette époque, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) était premier ministre et le député de Renfrew-sud (M. Graham) était ministre des Chemins de fer. Voici les noms de ces compagnies de chemins de fer possédant des chartes provinciales:

La compagnie du chemin de fer d'Halifax-et-South-Western (1910); la compagnie du chemin de fer et des houillères d'Inverness (1910); chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (1910); compagnie du chemin de fer d'York et Carleton (1910); la compagnie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean (1910); chemin de fer de L'Avenir et Melbourne (1910); chemin de fer de la baie des Ha-Ha! (1910); le chemin de fer de Bracebridge et Trading Lake (1910); le chemin de fer du Lac-Seul, Portage-du-Rat et Keewatin (1910); la compagnie du chemin de fer de la rivière de la Petite-Nation (1910); la compagnie du chemin de fer de Bracebridge et Trading-Lake (1908); la compagnie du chemin de fer Matane et Gaspé (1908); la compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (1908); la compagnie du chemin de fer de Cap-Breton (1908); la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord (1908); la compagnie du chemin de fer North-Eastern (1908); la compagnie du chemin de fer de Thessalon et Northern (1908). Voilà les chemins de fer possédant alors et encore aujourd'hui des chartes provinciales.

M. GRAHAM: Puis-je observer, en toute déférence, que le ministre fait erreur à l'égard de chacune de ces compagnies de chemins de fer.

M. COCHRANE: Vous avez avoué, hier soir, que je ne faisais pas erreur.

M. GRAHAM: Pardon. Je n'ai pas fait pareil aveu. Il s'agit de savoir non pas si l'ancien Gouvernement a accordé son concours financier aux compagnies de chemin de fer possédant des chartes provinciales, mais s'il l'a fait sans exiger que ces chemins de fer passent sous la juridiction fédérale. Chaque chemin de fer mentionné

Sir WILFRID LAURIER.

par l'honorable député figure dans la loi de 1910, chapitre 51, article 5 et là figure aussi cette disposition...

M. COCHRANE: Qui n'a aucune efficacité quelconque.

M. GRAHAM: Le ministre des Chemins de fer se trompe complètement et je lui lirai la loi elle-même, dont il a cité une partie:

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement sont subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres endroits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour assurer à tous les chemins de fer en correspondance, et un tarif uniforme par mille entre tous les chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés.

M. COCHRANE: Vous n'avez pas tout dit encore.

M. GRAHAM: Cette disposition est dans le statut mais les tribunaux ont décidé qu'elle ne pouvait pas être appliquée, dans le jugement de la cause de la Montréal Street Railway Company. La commission des chemins de fer a reçu le pouvoir en vertu de cette loi—et ce fut pendant des années l'opinion unanime du Parlement qu'elle avait ce pouvoir—de contrôler les tarifs de chaque ligne subventionnée par le Parlement.

M. COCHRANE: Pouvoir qui n'est pas effectif.

M. GRAHAM: On a pensé qu'il était effectif jusqu'au récent jugement des tribunaux. Quoiqu'il en soit ce fut l'opinion du Parlement pendant des années que lorsqu'il accorde de l'aide à un chemin de fer, la commission des chemins de fer doit contrôler les tarifs et les raccordements avec les autres lignes et toutes les conventions de trafic qui ont rapport à ce chemin de fer. Les tribunaux ayant décidé que le Parlement ne peut pas, en vertu des termes de la loi, obliger une ligne d'une province, si le Parlement est toujours du même avis il peut introduire dans la loi une autre disposition. Survant moi, ce que le Parlement devrait faire ce serait de déclarer qu'un chemin de fer qui accepte cette aide du Canada deviendra une entreprise dans l'intérêt général du Canada ce qui le mettrait immédiatement sous l'autorité de la commission des chemins de fer.

M. BORDEN: Existe-t-il une loi comme celle dont mon honorable ami (M. Graham) vient de donner lecture pour le Halifax and Southwestern Railway en Nouvelle-Ecosse?

M. GRAHAM: Le nom du Halifax and Southwestern Railway est dans le statut de 1910, mais je crois que ce chemin de fer a demandé une faible subvention pour un tronçon de la ligne; je ne crois pas que ce soit l'ancienne subvention originale.

M. BORDEN: Je ne crois pas que tel était le cas quand la subvention a été donnée au début, bien que je n'en sois pas sûr. Je sais seulement que le chemin de fer Halifax et Southwestern prétend qu'il n'est absolument pas soumis à la commission des chemins de fer du Canada. Il a reçu sans aucun doute une subvention du Parlement.

M. GRAHAM: J'ai essayé de trouver jusqu'où remonte cette disposition statutaire.

M. COCHRANE: Il y a eu seulement deux cas en 1908 et en 1910.

M. GRAHAM: Dans tous les cas, si le Parlement est toujours de cet avis à ce sujet, les tribunaux ayant décidé que la loi telle que rédigée ne pouvait pas être appliquée, c'est à lui de trouver d'autres moyens de faire exécuter ses intentions.

M. COCHRANE: Les tribunaux ont maintenu l'appel parce que les lignes existaient en vertu d'une charte provinciale et dans ce cas pouvons-nous établir une disposition plus effective en employant d'autres expressions dans la loi. En présence d'une convention faite avec une des provinces du Canada, je ne vois pas pourquoi nous devrions nous dérober et déclarer que ce qui a été fait en vertu de cette convention n'était pas dans l'intérêt de la population du Canada.

M. GRAHAM: Cette demande m'a été adressée quand j'étais ministre des Chemins de fer et j'ai déclaré que tout en désirant aider le Canadian-Northern à établir une troisième ligne transcontinentale — car le gouvernement précédent a toujours témoigné de son désir d'encourager les lignes transcontinentales — je ne pouvais pas trouver la possibilité de recommander à mes collègues l'octroi d'une subvention tant que cette extrémité du Canadian-Northern, qui fait partie de la ligne d'entier parcours, refuserait de consentir à se soumettre à la commission des chemins de fer. Je donnerai lecture de l'article 8 de la convention intervenue entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le chemin de fer pour expliquer mon idée quand je dis qu'en vertu de cette convention la compagnie a pris l'engagement solennel de ne pas se soumettre à la commission des chemins de fer.

Naturellement cela laisse les expéditeurs d'Ontario sans aucune possibilité de récla-

mer pour les tarifs d'entier parcours, à moins de s'adresser au gouvernement de la Colombie-Anglaise, tandis qu'en réalité cette ligne est directe et qu'au moins les tarifs directs devraient être sous le contrôle de la commission comme le sont les tarifs directs de toute autre ligne du Canada. Voici ce que dit la convention:

(8) En considération de la garantie des obligations ci-dessous mentionnée, la compagnie Northern promet que la compagnie du Pacifique consentira à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil, puisse de temps à autre, toujours en tenant légitimement compte de la situation et des intérêts du Pacifique et à l'égard du trafic à destination des autres provinces du Canada ou prenant naissance dans les autres provinces du Canada sans perdre de vue l'importance d'obtenir des taux raisonnables entre une localité dans la Colombie-Anglaise et une autre localité dans les autres provinces du Canada et vice versa, modifier tout tarif établi par la compagnie du Pacifique pour le transport des marchandises et des passagers à et de tous les points desdites lignes subventionnées dans la province de la Colombie-Anglaise, pourvu toujours qu'aucun tarif ne soit modifié, la compagnie du Pacifique soit entendue et que ses intérêts soient pris en considération comme il est dit ci-dessus, pourvu de plus que si la compagnie du Pacifique soit à un moment quelconque mécontente des tarifs ainsi modifiés par le lieutenant-gouverneur en conseil, elle aura le droit d'appeler du décret modifiant tout tarif, à la cour suprême de la Colombie-Anglaise. Tout appel de ce genre sera entendu par le juge en chef et un des juges ou devant deux des juges de ladite cour (citée plus loin comme le tribunal d'appel) qui sur un avis donné d'appel, sera désigné par le lieutenant-gouverneur en conseil pour entendre et juger tel appel. Dans le cas d'un tel appel, le tribunal d'appel aura l'autorité et ce sera de son devoir de s'enquérir de toute l'affaire avec pouvoir d'examiner sous serment ou autrement tous les témoins que pourront réclamer l'une ou l'autre des parties, ou faire examiner tous les livres, reçus ou comptes de la compagnie, de se procurer l'aide d'experts, et généralement de tenir toutes les enquêtes qui pourraient être désirables pour permettre de juger les questions comprises dans un tel appel et en vertu desquelles il peut confirmer, modifier, désavouer ou reviser les tarifs contre lesquels appel est fait. Tous tarifs ainsi modifiés ou fixés par le décret du lieutenant-gouverneur en conseil, en conformité des dispositions de cet article, seront, à l'exception de ceux modifiés par l'appel, les tarifs que la compagnie du Pacifique sera autorisée à mettre en vigueur en retour des services prévus par lesdits tarifs. Le Canadian Northern s'engage et promet que la compagnie du Pacifique s'engagera à ne jamais en appeler à la commission des chemins de fer du Canada, d'un ordre rendu en vertu de la présente convention et conformément à ses dispositions et, dans le cas où un appel sera fait par d'autres, la compagnie Northern et la compagnie du Pacifique feront savoir à la commission qu'elles sont satisfaites des taux dont se plaignent les appelants, en tant qu'ils

sont ou ont été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Vous voyez, monsieur le président, quelle grande portée a cette convention. La compagnie consent non seulement à se soumettre aux tarifs établis par le lieutenant-gouverneur en conseil, mais une nouvelle disposition est adoptée pour l'établissement de ces tarifs et le demandeur doit aller devant deux juges de la Colombie-Anglaise et ensuite s'il le juge bon, il peut en appeler à la cour suprême de la Colombie-Anglaise. Dans le Canada, nous avons fait disparaître tout ce verbiage et nous avons permis au simple citoyen d'aller directement devant la commission des chemins de fer pour obtenir satisfaction. Pendant des années, nous avons fait des efforts pour que toutes les questions relatives aux chemins de fer soient réglées par un seul tribunal.

Nous avons ici plusieurs centaines de milles d'un chemin de fer qui doit traverser le continent et dont se serviraient les commerçants de toutes les provinces du Canada et pour cette partie de la ligne, il ne pourrait avoir aucune satisfaction sans s'adresser à la cour suprême de la Colombie-Anglaise après avoir déjà passé devant deux juges de cette province. Ce n'est pas juste pour les hommes d'affaires du Canada.

C'est pour cela que j'ai refusé de donner une subvention à cette ligne à moins qu'elle ne se soumette à la commission des chemins de fer. Si nous adoptons une autre méthode, nous porterons un coup fatal aux bons résultats obtenus par l'établissement de la commission des chemins de fer, parce qu'aussitôt que nous l'aurons adoptée, il sera permis à toute compagnie de chemin de fer de s'adresser à une province, d'obtenir sa charte et de passer une convention avec cette province de façon à dégager sa ligne du contrôle de la commission des chemins de fer et il n'y aura pas de remède. L'honorable ministre des Chemins de fer dit avec raison que le Parlement peut déclarer que cette ligne est d'utilité publique pour le Canada. Je présume que s'il serait injuste de faire cela maintenant pour la province de la Colombie-Anglaise il serait beaucoup plus injuste de le faire en aucun temps plus tard.

M. COCHRANE: Si on ne fait pas ce qui est juste.

M. GRAHAM: Ce serait injuste de faire cela en tout temps à la province de la Colombie-Anglaise si c'est injuste de le lui faire maintenant. Avec tout le respect dû à l'honorable ministre, je crois que la manière franche d'agir, si nous devons jamais le faire, est de le faire maintenant et non pas dire que la compagnie peut profiter de la garantie de la Colombie-Anglaise et ensuite dans quelques années soustraire la ligne à la juridiction de la Colombie-An-

M. GRAHAM.

glaise. Je crois que nous devrions agir franchement et si c'est notre politique de donner de l'aide aux lignes transcontinentales et de les laisser en dehors du contrôle de la commission des chemins de fer, de le dire franchement et laisser le Gouvernement prendre la responsabilité de cette politique. Mais je ne crois pas que ce soit le bon moyen de dire qu'après avoir laissé la compagnie jouir de la garantie de la Colombie-Anglaise, nous pourrions adopter une loi disant que la ligne est d'utilité publique pour le Canada. Cela s'applique également aux autres lignes auxquelles nous accordons des subventions. Le Parlement a suivi pendant des années le principe que lorsqu'il accorde une subvention aux chemins de fer, ils doivent être soumis à la juridiction du Dominion.

Avant que cette résolution soit adoptée, j'insiste fortement pour que nous sachions à quoi nous en tenir concernant la juridiction de la commission des chemins de fer, et, pour ma part, je ne puis me résoudre à approuver une politique qui, d'un seul coup, détruirait une œuvre que le Parlement a mis des années à édifier, car le précédent qui serait créé concernant cette ligne s'appliquerait à toutes celles qu'on pourrait projeter dans l'avenir.

M. COCHRANE: Quand l'honorable député a soumis à l'approbation du conseil le marché conclu entre la compagnie et la Colombie-Anglaise, il savait parfaitement qu'il s'agissait d'une ligne transcontinentale, et cependant, il n'a soulevé aucune objection.

M. GRAHAM: A cette époque, la compagnie ne demandait pas de subvention mais lorsqu'elle l'a demandée je lui ai fait savoir que je ne lui en accorderais pas, à moins qu'elle ne fût placée sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. COCHRANE: Cela ne fait aucune différence. Je considère que lorsqu'une province construit un chemin de fer, ce Parlement est tenu de lui accorder une subvention, tout comme si le chemin était construit par une compagnie privée. Je ne vois pas de distinction à faire entre les deux cas.

Sir WILFRID LAURIER: La différence est celle-ci: La compagnie qui a entrepris de construire ce chemin, qui savait que c'était une ligne transcontinentale dont l'intention était d'en faire une ligne transcontinentale, a demandé à la Colombie-Anglaise de lui accorder une subvention et à cela, je ne vois aucune objection. Mais examinons les conditions auxquelles la Colombie-Anglaise a accordé cette subvention. Le gouvernement de cette province se réserve le contrôle absolu sur le chemin, non seulement à l'égard du trafic qui prend naissance dans la Colombie-Anglaise, mais aussi à l'égard du trafic transcontinental. Il

suffit de lire le marché pour s'en rendre compte :

En considération de la garantie des obligations ci-dessous mentionnée, la compagnie Northern promet que la compagnie du Pacifique consentira à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil puisse, de temps à autre, toujours en tenant légitimement compte de la situation et des intérêts du Pacifique, et à l'égard du trafic à destination des autres provinces du Canada, sans perdre de vue l'importance d'obtenir des taux raisonnables entre une localité dans la Colombie-Anglaise et une localité dans les autres provinces du Canada, et *vice versa*...

Cela veut dire qu'à l'égard du trafic à destination de la Colombie-Anglaise et prenant naissance dans les autres provinces de même qu'à l'égard du trafic prenant naissance dans la Colombie-Anglaise et à destination des autres provinces la Colombie-Anglaise se réserve le droit de fixer les tarifs.

M. BORDEN : Mon très honorable ami prétend-il que la commission des chemins de fer du Canada n'a pas juridiction quant au trafic d'entier parcours sur cette ligne?

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce qui est stipulé dans le marché que je viens de citer. Il s'agit d'une charte provinciale et le chemin est tout entier dans les limites de la Colombie-Anglaise. Je doute fort que, dans ces conditions, la commission ait juridiction sur cette ligne. Je suis d'opinion que la juridiction de la commission s'étend que sur les compagnies qui ont obtenu leurs chartes et leurs pouvoirs de ce Parlement. La compagnie dont nous nous occupons en ce moment n'est pas le Nord-Canadien, mais le Pacifique-Nord-Canadien. Ce n'est pas une compagnie fédérale, mais une compagnie provinciale; le chemin est tout entier dans la province de la Colombie-Anglaise. C'est une compagnie auxiliaire du Nord-Canadien, mais ce n'est pas le Nord-Canadien lui-même; c'est un chemin de fer provincial exploité dans les limites de la province. Je prétends donc que la commission des chemins de fer n'a aucune juridiction sur cette partie du chemin. Je ne crois pas me tromper et émettant cette opinion. Mais il y a autre chose encore. Cette compagnie s'est engagée envers le gouvernement de la Colombie-Anglaise à ne jamais en appeler à la commission des chemins de fer, en aucune circonstance. Voici ce que contient le marché à ce sujet :

Le Nord-Canadien s'engage et promet que la compagnie du Pacifique s'engagera à ne jamais en appeler à la commission des chemins de fer du Canada, d'un ordre rendu en vertu du présent arrangement et conformément à ses dispositions et, dans le cas où un appel sera fait par d'autres, la compagnie Northern et la compagnie du Pacifique feront savoir à la commission qu'elles sont satisfaites des

taux dont se plaignent les appelants, en tant qu'ils sont ou ont été fixés conformément aux dispositions du présent article.

M. BORDEN : Il est de toute évidence que le Nord-Canadien ne peut pas faire avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise ou le gouvernement de toute autre province un arrangement qui aurait pour effet de supprimer la juridiction de ce Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, mais dans le cas qui nous occupe, la compagnie s'engage à ne pas s'adresser à la commission des chemins de fer et ma prétention est celle-ci : Si la compagnie qui a fait ce marché avec la province de la Colombie-Anglaise et qui s'est engagée à ne pas se prévaloir de la commission des chemins de fer s'adresse à ce Parlement pour obtenir de l'aide, il faut que le chemin en question soit déclaré un chemin national et, comme tel, soumis à la juridiction de ce Parlement.

Voilà l'attitude que je prends, quelle qu'ait été la conduite passée de la compagnie ou du gouvernement de la Colombie-Anglaise. La compagnie demande une subvention au Parlement du Canada. Elle veut que nous lui donnions \$12,000 par mille. Si la compagnie veut jouir des avantages de nos lois elle doit aussi en assumer les charges et les obligations et, du moment qu'elle s'adresse à ce Parlement et demande à être subventionnée à même le trésor fédéral, il est absolument nécessaire qu'elle soit astreinte aux dispositions que nous avons édictées pour la protection de ceux qui se servent de ces chemins de fer.

M. BORDEN : Je ne connais pas les termes exacts du jugement dont a parlé l'honorable député de Renfrew-Sud et je m'en tiendrai plutôt à ce que je considère être la véritable interprétation de la loi des chemins de fer. Examinons un peu la situation. En réponse à l'honorable député de Renfrew-sud, le ministre des chemins de fer a cité une dizaine de cas dans lesquels le Parlement fédéral a subventionné des compagnies ayant des chartes provinciales et n'étant pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer sauf sous le régime des dispositions votées en 1908 d'abord, puis en 1910 et qui ont été cités par mon honorable ami (M. Graham). Je suis convaincu qu'on constatera, après examen, qu'aucune disposition semblable n'a été prise au sujet du chemin de fer "Halifax & South-Western", dans la Nouvelle-Ecosse.

M. GRAHAM : J'ai expliqué que j'étais sous l'impression que le chemin de fer "Halifax et South-Western" mentionné par le ministre des Chemins de fer n'était pas le même dont parlait le très honorable premier ministre. Il a parlé d'une subvention accordée il y a plusieurs années, avant la construction du chemin, je crois.

M. BORDEN : En effet.

M. GRAHAM : Le ministre des Chemins de fer a cité l'article 2 du chapitre 51, concernant la compagnie du chemin de fer "Halifax et South-Western", au sujet d'une voie ferrée entre Lunenburg et Bridgewater. Cette subvention devait tenir lieu de celle qui avait été accordée par le chapitre 63 du statut de 1908, pour une voie ferrée de douze milles. C'est cette dernière subvention que le premier ministre a mentionnée et comme elle avait été votée en 1908 elle n'avait rien à faire avec l'article 2 du chapitre 51 du statut de 1910. C'est ce que j'ai voulu faire observer.

M. BORDEN : Je crois avoir raison sur ce point et je ne crois pas me tromper non plus, en disant que nous avons dans la Nouvelle-Ecosse un chemin de fer d'environ 371 milles, y compris les embranchements, qui a été subventionné par le trésor fédéral, sans qu'il fût fait mention que cette ligne serait sous la juridiction de la loi des chemins de fer du Canada. Cet exemple confirme absolument l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer. A cela le très honorable premier ministre répond que la loi de 1908 et celle de 1910 autorisent la commission des chemins de fer à fixer les tarifs sur ces lignes. Mais l'honorable député de Renfrew-sud intervient immédiatement et déclare qu'un jugement rendu par le plus haut tribunal du pays rend illusoires et inutiles les dispositions de la loi de 1908 et de la loi de 1910, votées par ce Parlement.

M. GRAHAM : C'est mon opinion et l'honorable député de Trois-Rivières est allé voir à la bibliothèque s'il trouvera le jugement en question, pour tirer l'affaire au clair. Pendant que j'étais ministre des Chemins de fer nous avons eu à déclarer si le Gouvernement fédéral se ferait représenter dans cette cause et, afin de faire décider une fois pour toutes l'étendue de notre juridiction, le département de la Justice a reçu instruction de comparaître, si je me rappelle bien. Je crois aussi me rappeler que le comité judiciaire du conseil privé a décidé que le Gouvernement fédéral n'avait aucune juridiction sur un chemin de fer possédant une charte provinciale, qu'il soit relié ou non à une ligne fédérale.

M. PUGSLEY : Je me rappelle ce jugement et il y est dit que la commission des chemins de fer n'a aucune juridiction sur les tarifs du "Montreal Street Railway" qui n'avait pas été subventionné par ce Parlement. La ligne était reliée à un chemin fédéral, mais elle-même n'avait pas été constituée en corporation ni aidée par le Parlement fédéral, et le tribunal a décidé que la commission des chemins de fer n'avait aucune juridiction sur ces tarifs.

Je suis convaincu que le Conseil privé n'a pas décidé que le Parlement n'avait

M. GRAHAM.

pas le droit d'exiger que les tarifs d'une ligne subventionnée soit sous la juridiction de la commission des chemins de fer et il est évident que mon honorable ami suppose le contraire, puisque dans une loi générale concernant les subventions aux chemins de fer, il propose de remettre cette même disposition en vigueur.

Prenons par exemple le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Ce chemin détenait sa charte de la législature provinciale, exactement comme le Northern-Pacific, de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick garantit les obligations de ce chemin jusqu'à concurrence de \$25,000 par mille, ce qui n'est que de \$10,000 de moins que dans le cas actuel, mais ce chemin est assujéti aux dispositions de l'article 7 de la loi concernant les subventions aux chemins de fer et du moment que la compagnie accepte une subvention, elle passe sous la juridiction de la commission des chemins de fer, malgré que le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick l'ait aidée pour une obligation presque aussi considérable que celle que le gouvernement de la Colombie-Anglaise accorde au Northern-Pacific.

M. COCHRANE : Si l'Intercolonial exploite durant 99 ans le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, l'argument invoqué par l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) quant à ce chemin de fer de la Colombie-Anglaise sur l'exploitation duquel les commissaires des chemins de fer exerceront la haute main, s'appliquera-t-il au cas du chemin de fer de la vallée Saint-Jean, si l'Intercolonial exploite cette dernière route?

M. PUGSLEY : D'après l'article 7, ce chemin de fer qui est subventionné, tombe sous la direction des commissaires des chemins de fer. Il me semble que, lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions à des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, on n'a pas raison d'ignorer cette disposition du statut. A mon estime, on devrait appliquer cette règle dans le cas du chemin de fer de la vallée Saint-Jean et dans celui d'autres lignes dont l'importance revêt un caractère national.

M. BORDEN : Je n'avais pas terminé les observations que je voulais faire quant aux dispositions des statuts qui se rapportent à cette question. L'article 8 du statut relatif aux chemins de fer est ainsi conçu :

Tout chemin de fer, chemins de fer ou tramways mus à la vapeur ou à l'électricité, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par un statut spécial de la législature d'une province quelconque, et qui se relie à, ou traverse, ou peut à l'avenir traverser toute voie ferrée qui relève de l'autorité législative du Parlement du Canada, sera, bien que non déclaré par le Parlement, considéré comme

étant un ouvrage destiné au bien général du Canada et soumis aux dispositions de ce statut relatives à—

(a) la jonction ou à la traverse d'un chemin de fer ou d'une ligne de tramways avec ou sur toute autre ligne semblable, en ce qui concerne ladite jonction ou traverse;

(b) au transport des marchandises par chemin de fer ou par tramway de concert avec ou par un autre chemin de fer, en ce qui se rapporte à ladite jonction ou traverse;

(b) le trafic de transit par chemin de fer ou par tramway et tout ce qui s'y rattache;

(c) aux questions qui relèvent du statut relatif aux offenses, aux délits et aux châtimens édictés; et (d) les eaux navigables;

Pourvu que, dans le cas de chemins de fer possédés par un gouvernement provincial quelconque, les dispositions de ce statut relatives au trafic de transit, ne s'appliquent pas sans le consentement de tel gouvernement.

Je me demandais comment le tribunal qui avait entendu la cause qu'on a rappelée avait pu en arriver à la décision dont a parlé mon honorable ami. Les termes mêmes de cette disposition semblent établir en toutes lettres que la commission des chemins de fer du Canada exercera la haute main sur tout ce qui se rapporte au transport des voyageurs et à celui des marchandises. Dépouillée de tous les mots inutiles qu'on y trouve, cette disposition serait ainsi conçue: "Tout chemin de fer dont un statut spécial de la législature d'aucune province autorise la construction et qui se relie à un autre chemin de fer dont la construction et l'exploitation relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada, sera, bien que le Parlement n'ait pas déclaré que sa construction et son exploitation seront d'intérêt public au Canada, soumis à la disposition de ce statut lequel se rapporte au transport des marchandises. Il me semble qu'on ne peut entretenir le moindre doute quant à la portée de cette disposition. Il y a plus: on m'informe que la commission des chemins de fer du Canada a déterminé elle-même le tarif de transport du chemin de fer Canadien du Nord entre Winnipeg et Port-Arthur; pourtant, mes honorables amis de la gauche savent, aussi bien que moi, que 43 milles de cette ligne se trouvent dans les Etats-Unis d'Amérique et aucunement sur la ligne frontière du Canada. Pour tous ces motifs, il me semble qu'on n'a à surmonter la moindre difficulté réelle. En serait-il autrement que je croirais que mes honorables amis de la gauche reconnaîtraient qu'il s'agit ici d'une question qu'on ne devrait résoudre que par une disposition générale de la loi qui s'appliquerait, non seulement à ce cas particulier, mais à tous ceux dont a parlé mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham).

Pourquoi édicter une loi spéciale dans ce cas particulier, s'il existe d'autres cas auxquels devaient s'appliquer les statuts de 1908 et de 1910, mais qui, conformément à la décision qu'il a mentionnée et

que je n'ai pas eu le temps d'étudier, ne se trouvaient pas soumis à ces dispositions?

Sir WILFRID LAURIER: Par cette loi particulière nous établissons un cas spécial. Mais le jour même que nous aurons adopté en 3e lecture un projet de loi qui décrète que certaines compagnies de chemins de fer auront droit de recevoir des subventions de l'Etat, peu importe qu'elles soient ou non constituées civilement, ces compagnies se trouveront soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Dès le commencement de cette discussion, mon honorable ami a affirmé que l'ancien Gouvernement avait accordé des subventions à des compagnies de chemins de fer provinciaux sans se préoccuper, peut-être, d'édicter une disposition qui mit ces chemins de fer sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Cela est possible. Mais l'expérience nous a appris bien des choses et le projet de loi que nous avons présenté, celui de 1910, contient la disposition qui fait partie des conditions auxquelles on accordait ces subventions. Toute compagnie qui bénéficie de la générosité du Parlement relève de la juridiction de la commission des chemins de fer. Ainsi que je le disais le jour même dont j'ai parlé le Parlement adoptait un projet de loi décrétant que cette condition s'appliquerait à un grand nombre d'autres compagnies de chemins de fer; cependant, voici qu'on nous propose aujourd'hui d'exempter cette compagnie de chemin de fer des conditions qu'on a imposées aux autres. Je le demande, existe-t-il une raison quelconque qui nous engage à exempter de cette condition cette compagnie de chemin de fer? Au contraire, j'affirme que nous avons tous les motifs raisonnables de soumettre cette compagnie aux conditions imposées par le statut. Ce chemin de fer deviendra une ligne transcontinentale et, quant à moi, c'est sous un jour favorable que j'envisage cette entreprise. J'espère que l'on construira cette voie ferrée avant que plusieurs années ne se soient écoulées. Aujourd'hui nous avons besoin de chemins de fer transcontinentaux. L'expérience de cette année nous démontre combien est insuffisant le nombre de voies ferrées. Sans doute, nous avons besoin de ce chemin de fer, mais encore faut-il qu'on prenne le moyen d'en faire une entreprise dont bénéficiera tout le pays.

Pourquoi faire une exception en faveur de ce chemin de fer particulier? Nous le savons, car cela est expliqué en termes précis. La compagnie, en acceptant une subvention de la province de la Colombie-Anglaise, a eu la faiblesse de consentir à ce que, en retour de cette allocation, elle fût soumise à la juridiction de la commission des chemins de fer. Parfait; si l'on

construit ce chemin de fer, grâce à la subvention du gouvernement de la Colombie-Anglaise et non pas à celle du Gouvernement fédéral, nous n'avons rien de plus à dire. La compagnie jouit des privilèges qu'on lui a concédés, mais si elle s'adresse à ce Parlement pour obtenir de ce dernier des subventions, il est essentiel que nous maintenions, à l'endroit de ce chemin de fer, les restrictions que nous avons édictées lorsqu'il s'est agi d'autres compagnies de chemins de fer qui ont accepté des subventions de ce Parlement.

M. BORDEN: L'opinion que j'ai exprimée se trouve fortifiée par la disposition même que vient de citer mon très honorable ami; il s'agit d'un paragraphe de l'article 8 de la convention intervenue entre le Canadien du Nord et la province de la Colombie-Anglaise:

La compagnie du chemin de fer canadien du Nord consent, à l'instar de la compagnie du Pacifique, ne rien faire qui soit de nature à occasionner un appel quelconque à la commission des chemins de fer du Canada d'un ordre quelconque édicté conformément aux dispositions de cet article et, qu'au cas où tel rappel serait présenté par d'autres intéressés, la compagnie du chemin de fer canadien du Nord et la compagnie du Pacifique représenteront à la commission, à propos de tel appel, qu'elles se contentent des taux de transport qui font le sujet de tel appel, en tant que ces derniers sont ou ont été établis d'après les dispositions de cet article.

Les deux parties intéressées entretenaient, apparemment, l'opinion que la commission des chemins de fer du Canada devrait exercer la haute main pour les motifs sur lesquels j'ai insisté ce matin. Mais elles reconnaissent que, en autant qu'elles sont concernées—et elles ont parfaitement le droit de conclure cette entente—qu'elles ne se prévaudront pas du droit que le statut leur accorde. Il va sans dire que cette disposition ne concerne que les intéressés et personne autre. Si la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord juge à propos de consentir à ne pas en appeler du tarif de transport que lui impose le gouvernement de la Colombie-Anglaise, la population du Canada, prise en son ensemble, doit-elle se plaindre en toute justice de cet état de choses? Je ne le crois pas. Autant que notre population se trouve concernée, je dis que cette entente n'est pas de nature à lui enlever les privilèges dont elle jouit et que, s'il en était autrement, un statut quelconque de ce Parlement ne pourrait pas priver de ses droits un seul habitant du Canada. Ce traité reconnaît l'autorité de la commission des chemins de fer du Canada, mais il stipule que la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ne tirera pas avantage des termes mêmes de ce statut. C'est la confirmation

Sir WILFRID LAURIER.

la plus forte possible de la nature même cette entente.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, pourquoi ne pas appliquer à cette compagnie la disposition qu'on trouve à l'article 7 auquel le Parlement a soumis toutes les autres compagnies qui ont reçu des subventions fédérales, pourquoi, dis-je, ne pas placer les différentes lignes de cette compagnie sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada?

M. BORDEN: Parce que, d'après l'article 8 du statut relatif aux chemins de fer, tout ce chemin de fer qui se relie à un autre d'après un statut de ce Parlement, est soumis, en ce qui concerne le transport qu'il peut faire des marchandises, à la juridiction des commissaires des chemins de fer.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, pourquoi l'honorable ministre des Chemins de fer a-t-il cru devoir inscrire ici une disposition spéciale qui s'applique à tous les autres chemins de fer tels que celui de la vallée Saint-Jean, celui de Montréal à la baie James et celui de Matane, qui, tous se relient à l'un ou l'autre des grands systèmes de chemins de fer du Canada? Pourquoi a-t-il jugé nécessaire d'inscrire ainsi une disposition spéciale qui se rapporte à toutes ces compagnies et pour quelle raison ignorer cette disposition dans le cas de la compagnie du Pacifique-Canadien-du-Nord, à seule fin de déposer un projet de loi qui ne concerne que la compagnie à l'endroit de laquelle on n'édicté pas cette disposition de garantie?

M. BORDEN: Mon honorable ami comprendra qu'en préparant un projet de loi relatif à ces subventions, le ministre des Chemins de fer y a inclus une disposition que le Parlement a adoptée en 1908, je crois. Mais il faudra indubitablement étudier à nouveau cette disposition et en édicter une autre qui se rapporte à la question même qui fait l'objet de ce projet de loi; si l'assertion de mon honorable ami de Renfrew (M. Graham) est exacte lorsqu'il a affirmé que le tribunal de dernière instance avait décidé qu'on ne pouvait pas appliquer cette disposition.

M. GERMAN: Je demanderai au très honorable premier ministre s'il estime qu'en adoptant ce projet de loi et qu'en acquittant la subvention mentionnée au statut relatif à la compagnie du chemin de fer Canadien-du-Nord, on mettra ainsi cette compagnie, si elle accepte cette convention, sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. BORDEN: Je n'ai aucunement discuté ce point. J'ai parlé de l'effet de l'article 8 du statut relatif aux chemins de fer; la disposition qu'on y trouve ne dépend pas, quant à sa mise en vigueur, de l'octroi d'une subvention, mais de la jonction de

cette voie ferrée à un autre chemin de fer qui, lui, relève de l'autorité législative de ce Parlement.

M. GERMAN: Voilà ce à quoi se résume cette situation. Ces chemins de fer se trouvent ou non sous la haute main de la commission des chemins de fer, si ceux qui les exploitent reçoivent ou non une subvention de l'Etat.

Je ne puis concevoir que par la décision à laquelle mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a fait allusion, une compagnie recevant une telle subvention puisse se soustraire à la juridiction de la commission, car il semble que la subvention ne soit accordée qu'à la condition que la compagnie accepte cette juridiction. La loi semble assez claire là-dessus. En acceptant la subvention, la compagnie s'engage en réalité à se placer sous la juridiction de la commission. Telle est la conclusion que je tire de la décision du Conseil privé, et j'ai beau étudier cet article de la loi, il m'est impossible d'en tirer d'autre, si cette décision fixe un point quelconque. D'ailleurs, l'opinion publique semble vouloir; que cette décision ne puisse soustraire cette compagnie de chemin de fer,—si elle se prévaut de la subvention,—à la juridiction de la commission. Le Gouvernement lui-même semble être d'avis que si la compagnie reçoit la subvention et qu'elle soit soustraite à la juridiction de la commission par la décision du comité judiciaire du Conseil privé, il sera besoin d'une loi nouvelle pour l'assujétir à cette juridiction.

Voilà pourquoi je dis qu'avant de voter ce bill il importe de se rendre compte de la portée de cette décision; si elle va jusqu'à soustraire la compagnie à la juridiction de la commission, nous devons insérer dans le projet de loi une disposition pour l'y assujétir. Voilà, si je ne me trompe, ce à quoi le Gouvernement s'attend; voilà aussi ce que le Parlement devrait décider et que le projet de loi devrait prescrire. Cette compagnie, en effet, a reçu des sommes fabuleuses tant du Gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux, je crois même qu'elle a été plus largement subventionnée que le Pacifique-Canadien, et si nous allions aujourd'hui lui accorder une nouvelle aide de \$12,000 par mille sans assujétir cette partie de son réseau à la juridiction de la commission, le public ne nous en approuverait pas. Du reste, si la majorité des membres de la Chambre traduisent bien leur pensée, cette manière d'agir leur répugne, et je doute fort qu'elle plaise au très honorable premier ministre.

Je le répète donc, si cette décision a pour effet de soustraire la compagnie à la juridiction de la commission des chemins de fer, nous devons, avant de voter la subvention, intercaler dans le texte du projet

de loi une disposition qui assujétisse formellement la compagnie à la juridiction de la commission.

M. BORDEN: Sans avoir examiné, comme mon honorable ami semble l'avoir fait, cette décision du Conseil privé, je dois dire que j'inclinerais fort à adopter sa propre manière de voir quant à l'interprétation et à l'application de cette loi. Toutefois, pour les objets de la discussion, je me suis rangé à l'avis de l'honorable représentant de Renfrew-sud, qui est celui d'entre nous qui a fait du sujet l'étude la plus approfondie. Je considère que mon honorable ami pêche un peu contre l'exactitude en disant que ce chemin de fer a été plus largement subventionné que tout autre.

M. GERMAN: J'entends le réseau tout entier.

M. BORDEN: Je parlais plus particulièrement de cet embranchement-ci, et je croyais que mon honorable ami ne visait pas autre chose.

M. GERMAN: Non; je voulais parler du réseau tout entier.

M. BORDEN: Dans ce cas, si mon honorable ami se reporte aux données officielles, il devra modifier son avis. Pour ce qui est de la région des montagnes, je ne crois pas que l'aide accordée au Nord-Canadien, y compris la présente subvention, soit aussi considérable que celle que l'on a accordée au Grand-Tronc-Pacifique, puisque l'Etat devra garantir jusqu'à concurrence d'environ \$50,000 par mille les obligations à être émises par le Grand-Tronc-Pacifique relativement à la section des montagnes, et payer du chef de cette garantie à peu près \$10,500 par mille—il s'agit ici de l'intérêt à 3 p. 100 pendant sept ans. Les obligations émises par le Nord-Canadien à l'égard de la même section seront garanties jusqu'à concurrence de \$35,000 par mille, et le présent bill tend à octroyer à ce chemin de fer une subvention de \$12,000 par mille. En outre, le Conseil privé a décidé que nous devons payer au Grand-Tronc-Pacifique, relativement à la construction de la section des montagnes, un appoint d'environ \$5,000,000.

L'honorable député (M. German), je dois le dire, a traité la question avec la plus remarquable impartialité, et j'aurais une question à lui faire. Si la province de la Colombie-Anglaise venait à décider de faire régler, dans les limites de son territoire, les taux de transport de gare à gare par une commission qu'elle instituerait elle-même—et qu'y aurait-il de déraisonnable à cela?—et que les taux établis par ce tribunal (je m'en tiens exclusivement au transport de gare à gare) fussent moins élevés que ceux que prescrirait la commission des chemins de fer; et si, d'autre part, le Nord-Canadien, pour obtenir l'aide que

la province de la Colombie-Anglaise est disposée à lui accorder, agréait les prescriptions de la commission provinciale à cet égard, est-ce que cela pourrait être préjudiciable à l'intérêt du pays en général? Pour ce qui est des tarifs d'entier parcours, je suis complètement d'accord avec mon honorable ami, mais pour ce qui concerne les tarifs de gare à gare, vraisemblablement moins élevés, qui pourraient être prescrits par un tribunal spécial de la Colombie-Anglaise, je ne vois pas en quoi il serait préjudiciable à l'intérêt général de permettre à la compagnie de chemin de fer de les adopter dans la Colombie-Anglaise. A tout prendre, un tel arrangement ne différerait aucunement en ses effets de celui que le Parlement effectuait, il y a une dizaine d'années, à l'égard de l'exploitation du Nord-Canadien dans les limites du Manitoba. Je crois, sans toutefois en être bien sûr, que l'honorable député était alors membre de la Chambre. Il fut besoin, pour cela, de faire voter une loi. A la suite de longs débats, le Parlement ratifiait l'arrangement dont la mise en vigueur a donné les plus heureux résultats en ce qui concerne le transport du grain du Manitoba. Cet arrangement, en fin de compte, ne diffère guère de celui qui interviendra entre la Colombie-Anglaise et la compagnie. Les tarifs d'entier parcours doivent être réglementés par la commission des chemins de fer.

M. GERMAN: Toute la question est là. Ces tarifs relèvent de la commission.

M. BORDEN: C'est mon avis; j'expose les raisons qui me portent à le croire, et je compte que sur ce point mon honorable ami sera d'accord avec moi. Si la province et la compagnie désirent faire une convention à l'égard des taux de transport de gare à gare, et qu'il soit créé en Colombie-Anglaise un tribunal spécial qui réduise les taux que ce chemin de fer pourra prélever pour ce service dans les limites de la province, le pays en général n'en souffrira en aucune façon.

M. GERMAN: Je ne me soucie pas de me mêler d'aucune convention que la Colombie-Anglaise pourrait faire avec la compagnie au sujet des taux de transport de gare à gare; mais si la décision du Conseil privé a pour effet de soustraire les 500 et quelques milles dont il s'agit ici à la juridiction de la commission des chemins de fer, le premier ministre fera-t-il en sorte que celle-ci soit autorisée à réglementer les tarifs d'entier parcours de la compagnie?

M. BORDEN: Mon honorable ami sait sans doute que ce chemin de fer ne sera pas mis en exploitation dès demain.

M. GERMAN: Mais on lui donne l'argent dès aujourd'hui.

M. BORDEN.

M. BORDEN: Je sais, mais la question de l'exploitation et des tarifs ne se soulèvera ni aujourd'hui ni demain, ni cette année ni peut-être même l'an prochain. Le Nord-Canadien, on le sait, est une vaste entreprise; ce sera un véritable chemin de fer transcontinental lorsqu'il aura terminé la construction de sa ligne entre Port-Arthur et Montréal et pris ses dispositions pour atteindre les ports des Provinces maritimes. Chacun sait, il va sans dire, que la juridiction de la commission des chemins de fer embrasse nécessairement les tarifs d'entier parcours. Cela, il est au pouvoir du Parlement de le décréter.

M. GERMAN: Qu'il le décrète maintenant.

M. BORDEN: Mon honorable ami aurait discuté le sujet avec une modération parfaite s'il n'avait manifesté le désir qu'on légiférât à l'égard de cette compagnie avec plus de précipitation qu'à l'égard des autres chemins de fer mentionnés par l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham). En pareille matière, j'aime mieux que l'on établisse une loi de portée plus vaste et susceptible de prévenir toute contestation de cette nature. Mon honorable ami désire qu'on ne légifère en cette matière qu'à l'égard de cette seule compagnie. C'est un sujet qui devra fixer l'attention du Parlement, mais, je le répète, la population est unanime à voir en cette entreprise un véritable transcontinental et non pas un chemin de fer provincial. Par conséquent, ses tarifs d'entier parcours devront être réglementés par la commission des chemins de fer.

M. GRAHAM: Je tiens à ce qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes observations au sujet de la décision du Conseil privé. A mon avis, le comité judiciaire du Conseil privé a décidé que la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada n'embrasse ni les taux de transport ni rien de ce qui a trait aux lignes de chemins de fer établies sous le régime de lois provinciales. Je trouve dans les Statuts de 1906 l'article de la loi dont j'ai parlé. Il est peut-être plus ancien que cela, mais je ne me suis pas reporté plus loin que cette année-là. Il se peut que la décision du Conseil privé ne porte que sur la question générale de la juridiction fédérale sur un chemin de fer construit en vertu d'une charte provinciale et qu'aussi le Parlement fédéral pourrait-il, en insérant cet article dans la loi des subventions, écarter cette décision en stipulant au contrat à intervenir que la compagnie doit être assujétie à la juridiction de la commission des chemins de fer. Je n'ai pas de certitude à cet égard, mais s'il en était ainsi, on n'aurait qu'à intercaler l'article dans la loi.

Cet article ne se trouve pas dans le projet de loi dont le comité est actuellement saisi. Je veux bien faire comprendre que je ne m'oppose pas au subventionnement de ce chemin de fer; de fait, je consentirais à doubler la subvention, mais je suis fortement attaché au principe de la suprématie fédérale sur les voies subventionnées. Je ne me place pas au point de vue légal, mais s'il y a quelque chose à faire, je veux bien y donner mon assentiment.

Mon objet est de conserver la haute main sur les tarifs. Quant aux tarifs de gare en gare, ils concernent l'intérieur dans une grande mesure, bien que je pourrais faire observer que, outre la réglementation des tarifs, il y a la question des raccordements à d'autres voies et de l'échange de la marchandise, qui influe sur les tarifs d'entier parcours, et que nous devrions décréter que tout cela sera du domaine de la commission des chemins de fer. Si cet arrêt du Conseil privé ne nous dépouille pas de tous nos pouvoirs, je voudrais insérer dans le projet de loi une disposition qui conserverait à l'Etat la haute main sur le trafic d'entier parcours de cette ligne.

En ce qui concerne mon opposition au subventionnement de cette voie ferrée, je puis dire que j'ai été, au Parlement, l'un des plus forts soutiens de cette entreprise. Je consentirais, je crois, à doubler la subvention afin de conserver la haute main, mais le désir de retirer tous les avantages que nous attendions de cette troisième ligne transcontinentale ne me fera pas renoncer à la suprématie fédérale, surtout à l'égard des tarifs d'entier parcours.

M. BORDEN: S'il admet tant soit peu ce que j'ai dit tantôt au comité, en réponse au représentant de Welland (M. German), mon honorable ami comprendra que nous n'avons pas lieu de rendre une loi qui entraînerait la violation d'une entente formelle entre la compagnie et le gouvernement de la Colombie-Anglaise relativement aux tarifs de gare en gare dans les limites de cette province. Je ne sais pourquoi la province ne réclamerait pas la suprématie en matière de tarifs de gare en gare.

D'un autre côté en ce qui concerne le trafic d'entier parcours, je reconnais que le chemin de fer doit être soumis à l'autorité de la commission des chemins de fer du Canada. Je suis d'avis que le projet de loi déposé par le ministre des Chemins de fer laisse toute liberté à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami (M. Borden) oublie que le marché intervenu entre la compagnie et le gouvernement de la Colombie-Anglaise a trait à la réglementation par la province des tarifs d'entier parcours comme des tarifs de gare en gare. S'il ne s'agissait que de ces derniers, personne n'aurait rien à dire,

mais voici ce que le marché stipule sur ce point:

Vu la garantie des valeurs ci-après mentionnée, la compagnie Northern s'engage à faire consentir la compagnie du Pacifique à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil en tout temps, tenant compte de la situation et des intérêts de la compagnie du Pacifique et, dans le cas des marchandises à transporter ou reçues dans les autres provinces du Canada, tenant aussi compte du désir d'obtenir des prix raisonnables pour le transport d'un endroit situé dans la province de la Colombie-Anglaise à un endroit situé dans une autre province, et vice versa....

Ce marché attribue à la Colombie-Anglaise la réglementation, non seulement des tarifs de gare en gare, mais aussi des tarifs d'entier parcours. A l'heure qu'il est ce chemin de fer est un chemin de fer provincial; il est entièrement établi dans la province de la Colombie-Anglaise; il n'a rien qui tende à en faire un chemin fédéral, et ce projet de loi admet que, bien qu'il recevra du Parlement une subvention, il n'en demeurera pas moins un chemin provincial échappant à l'autorité du Parlement.

Si l'on se proposait de le soumettre à l'autorité de la commission des chemins de fer, personne n'aurait rien à dire, mais ce n'est pas là l'objet du bill. Le ministre des Chemins de fer nous a dit aujourd'hui que cette question pourra être tranchée plus tard s'il survient un conflit, mais je me fie au bon sens du Parlement pour dire que c'est à présent qu'il faut régler cette question.

Nous désirons tous subventionner ce chemin de fer; il n'y pas une seule voix discordante à cet égard; nous souhaitons ardemment que cette partie de la voie ferrée se construise; mais nous croyons que la compagnie, ayant obtenu une subvention fédérale, devrait être soumise aux lois du Canada et à l'autorité de la commission des chemins de fer. A moins que le ministre ne propose un amendement décrétant que ce chemin de fer sera sous la haute main de la commission, je devrai, pour ma part, en présenter un plus tard. Il ne saurait y avoir de doute sur ce point, car à mon humble avis, dès que la compagnie reçoit une subvention du Parlement fédéral, elle doit être mise sous la haute main et l'autorité de la commission des chemins de fer du Canada.

M. OLIVER: Il y aura nécessairement beaucoup de trafic interprovincial entre la Colombie-Anglaise et l'Alberta, et je désire savoir si ce trafic sera considéré comme trafic de gare en gare ou d'entier parcours.

M. BORDEN: J'imagine qu'on le considérera comme trafic d'entier parcours.

M. OLIVER: Dans ce cas, il est très important pour la partie du pays que je représente que cette question soit réglée avant l'adoption du bill.

M. GOODEVE: Le chef du Gouvernement a clairement établi quelle sera la situation légale de ce chemin de fer aux termes du bill et je me permettrai de dire un mot de sa situation au point de vue provincial. C'est probablement une raison d'intérêt local qui a engagé le gouvernement de la Colombie-Anglaise à demander au Canadien-Nord de passer ce marché. Les habitants de la Colombie-Anglaise ont eu jusqu'à présent beaucoup de démêlés avec la voie transcontinentale au sujet des tarifs qui, pour le transport de la marchandise et des voyageurs, sont plus élevés que n'importe où ailleurs au Canada. La raison invoquée est que les frais plus élevés d'exploitation dans la division des montagnes exigent l'augmentation des tarifs en Colombie-Anglaise.

Cette même question a été discutée à fond par la Chambre à maintes reprises et, vu les extorsions auxquelles le Pacifique-Canadien a soumis la province, le gouvernement provincial, lorsqu'il s'est engagé à garantir dans une aussi large mesure les obligations de cette partie du chemin qui fait en réalité partie du Transcontinental, s'est efforcé en même temps de remédier aux abus existants. Les décisions de la commission au sujet des tarifs applicables à la Colombie-Anglaise ne l'avaient pas satisfait autrefois et il était convaincu qu'elle ne lui avait pas rendu justice à cet égard. Il s'est donc concerté avec le Canadien-Northern et tous deux en sont venus à une entente par laquelle la compagnie consentait à se soumettre au nouveau tribunal dont ils sont convenus et qui a été établi par la loi provinciale concernant ce sujet. Ils sont tombés d'accord que, en ce qui concerne la Colombie-Anglaise, les tarifs de gare en gare seraient exclusivement subordonnés à l'autorité de la province, et ils sont convenus de plus que, même si ce tribunal établissait un tarif que la compagnie jugerait trop bas, elle ne s'adresserait pas à la commission des chemins de fer. De consentement mutuel, dans le cas où le tarif n'influe que sur la situation locale, ils s'engagent à ne pas en appeler du tribunal en question à la commission des chemins de fer du Canada.

M. GERMAN: Pourquoi la province aurait-elle, à l'égard d'une voie transcontinentale sur son territoire, des droits exclusifs que ne possède aucune autre province du Canada?

M. GOODEVE: Parce que, au point de vue de la géographie et de la topographie, cette province se trouve dans des conditions qui n'existent pas ailleurs, et aussi parce que les habitants de la Colombie-Anglaise ne croient pas avoir été traités dans le passé comme ils auraient dû l'être par les lignes transcontinentales. La Colombie-

M. OLIVER.

Anglaise déclare aussi que, puisqu'elle consent à garantir le paiement de l'intérêt sur le coût de la construction de ce chemin, elle doit obtenir une compensation; aussi le Canadien-Northern et le gouvernement de la province ont arrêté entre eux ces conditions-là.

Les membres de la Chambre, et principalement le représentant d'Edmonton (M. Oliver), ont autrefois soulevé la question de l'augmentation des tarifs dans l'ouest du pays, et surtout en Colombie-Anglaise, et il me semble qu'il serait très injuste de la part du Parlement d'intervenir pour empêcher la Colombie-Anglaise d'obtenir un abaissement des tarifs en vertu de ce marché.

Lorsque le canal de Panama sera ouvert, nous aurons encore plus d'intérêt dans ce trafic interprovincial. C'est pourquoi la Colombie-Anglaise a passé ce marché. Ainsi qu'on l'a fait observer plusieurs fois ce matin, si nous nous apercevons un jour qu'il ne rend pas justice à la population entière, tout ce que nous aurons à faire ce sera de déclarer que ce chemin de fer est d'utilité publique et que l'article 8 de la loi des chemins de fer s'y applique.

Pour ces motifs, je suis d'avis que les deux côtés de la Chambre devraient permettre l'adoption de ce projet de loi. Nous avons besoin de ce chemin de fer et de tous ceux que nous pourrions obtenir dans cette partie du pays: nous voulons avoir des tarifs peu élevés et nous croyons que la subordination de cette ligne à ceux qu'elle desservira produira les meilleurs résultats. Ce n'est pas une question de parti; c'est purement une question d'affaires, et voilà pourquoi la province a passé ce marché. Si un manufacturier ou un industriel de l'est du Canada se plaint des prix exigés par cette ligne dans la Colombie-Anglaise, il aura le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer. Il n'est pas privé de ce droit.

M. GRAHAM: Il ne le pourra pas d'après ce marché.

M. GOODEVE: Il le pourra aux termes de la loi des chemins de fer. Tout ce que la population de la Colombie-Anglaise désire, c'est de s'assurer d'un traitement juste et de pouvoir s'adresser à un autre tribunal, si elle s'aperçoit qu'elle n'obtient pas de la commission des chemins de fer tout ce qu'elle devrait obtenir.

M. GERMAN: Le marché vous garantit tout cela. La commission des chemins de fer ne peut pas vous en priver.

M. GOODEVE: Mais à moins de laisser les choses en l'état, les habitants de la Colombie-Anglaise pourront conclure qu'on cause du tort à la province parce qu'on la

priverait d'un avantage dont elle jouit maintenant.

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

Reprise de la séance.

M. GERMAN: J'ai examiné les décisions qui ont été rendues dans le cas de la compagnie des tramways électriques de Montréal dont on a parlé ce matin. Je croyais, jusqu'à il y a un instant, que cette partie du Canadian-Northern-Pacific était construite en vertu d'une charte fédérale, mais je découvre qu'il n'y a qu'une charte provinciale, et conséquemment je crois que la décision du Conseil privé est applicable dans ce cas-là. Le jugement de la cour Suprême du Canada, dans la cause du tramway électrique dont il a été question, est basé sur des considérations différentes de celles invoquées par le comité judiciaire du Conseil privé. La cour suprême du Canada a décidé qu'il y avait une entente entre la compagnie des tramways de Montréal et certains citoyens de cette ville, qu'il fallait nécessairement que cette entente fût observée et que la commission des chemins de fer ne devait pas l'ignorer, mais en tenir compte en réglementant le tarif des transports sur les deux lignes, dont une tient une charte fédérale et l'autre une charte provinciale. D'un autre côté le comité judiciaire du Conseil privé avait décidé très catégoriquement que la commission des chemins de fer n'avait aucun contrôle ou juridiction sur une compagnie de chemins de fer constituée seulement en vertu d'une loi provinciale. La compagnie des tramways de Montréal est dans ce cas-là. Cette compagnie avait fait une entente avec une compagnie de chemin de fer électrique qui possède une charte fédérale, et on avait pensé pour cela que la compagnie provinciale était soumise à la juridiction de la commission des chemins de fer. On prétendait que les deux compagnies devraient et devaient être soumises à une seule autorité centrale au sujet de la réglementation de ces tarifs de transport. Mais le Conseil privé a décidé que la compagnie fédérale était soumise à la commission des chemins de fer quant à ses taux de transport, tandis que la compagnie provinciale était soumise à la juridiction de la province, et que l'on ne devait et ne devrait pas supposer que les deux juridictions ne s'uniraient pas pour établir une réglementation des taux de transport logique et dans l'intérêt du public; et le Conseil privé affirma catégoriquement que la commission des chemins de fer n'avait aucune juridiction ou contrôle quelconque sur une compagnie possédant une charte provinciale.

Dans ce cas-là, il est donc bien certain que notre statut ne s'applique pas à notre compagnie, et si nous accordons cette sub-

vention à la compagnie du Canadian-Northern-Pacific pour ses 500 milles de voies dans la Colombie-Anglaise qui sont sous une charte provinciale, nous donnons cet argent à la compagnie sans avoir aucun contrôle quelconque sur ses taux de transport dans la province et pas davantage sur le trafic d'entier parcours qui pourra passer sur cette ligne. Je ne crois pas que nous devrions faire cela. Le premier ministre a déclaré, si je l'ai bien compris, qu'il ne croyait pas que la compagnie devrait être soustraite à la juridiction du Parlement fédéral et de la commission des chemins de fer, mais que s'il arrivait plus tard que ce chemin de fer fût exploité au désavantage du peuple du Canada, le Gouvernement ou le Parlement pourrait apporter remède au grief. Je crois que c'est le bon temps maintenant d'insérer dans la loi telle disposition propre à protéger les intérêts généraux du peuple, et mettre ce chemin de fer sur le même pied que les autres chemins de fer qui reçoivent des subventions, afin que cette compagnie soit, sans qu'il puisse y avoir le moindre doute, sous la juridiction du Parlement fédéral et de la commission des chemins de fer.

M. GRAHAM: Je crois que le comité est maintenant parfaitement renseigné sur l'opinion des membres de cette Chambre, et afin de ne pas prolonger la discussion, je proposerai que le bill soit modifié en y ajoutant l'article suivant comme article 8:

L'octroi de telle subvention et son acceptation par la compagnie seront sujets à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra toujours donner et assurer aux autres compagnies tels droits de parcours, facilités de trafic et autres droits de façon à offrir à tous les chemins de fer se raccordant avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et suffisantes de jouir de tels droits de parcours et conventions de trafic justes et raisonnables avec les autres chemins de fer qui font raccordement, des taux de transport uniformes entre tous les chemins de fer qui se raccorderont à celui-ci; et ladite commission aura juridiction absolue, en tout temps, sur les taux et péages à être prélevés par ladite compagnie sur ledit chemin de fer subventionné: Pourvu toujours qu'aucune décision de ladite commission donnée en vertu du présent article puisse être changée, modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil suivant qu'il le jugera à propos.

M. BORDEN: Je crois que la Chambre comprendra que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a pris sur lui, au sujet de ce chemin, une très large part du fardeau dans le développement du réseau transcontinental de nos chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique. J'ai déjà dit et je le répète, que tous ceux qui dans ce pays connaissent l'histoire du chemin de fer Canadian-Northern, savent que ce chemin est devenu aujourd'hui, en fait il l'est déjà depuis plusieurs années, un chemin de fer

transcontinental. Quelle est alors la situation? La province de la Colombie-Anglaise a fait plus qu'aucune autre province du Canada en assumant une très grande part du fardeau dans la construction du chemin de fer en question. Elle lui a accordé une garantie de \$35,000 par mille sur sa ligne depuis la frontière est de la province jusqu'au terminus du chemin de fer à l'Ouest.

Je ne me propose pas pour le moment de discuter pour chercher pourquoi on a laissé à la province, plutôt qu'au Gouvernement fédéral le fardeau de cette aide à la construction et à l'achèvement de ce chemin de fer; il suffit de savoir que c'est ce que la Colombie-Anglaise a fait. L'aide ainsi accordée par la Colombie-Anglaise à ce chemin, vu le prix énorme de construction d'une très grande partie de ce chemin n'était pas aussi forte que celle qui a été accordée par le Parlement du Canada à d'autres chemins de fer construits dans le même pays difficile. Conséquemment on a jugé à propos que non seulement il n'était que juste que le Gouvernement du Canada accordât l'aide proposée par ce bill en sus de l'aide considérable accordée par la Colombie-Anglaise à une entreprise qui est réellement une entreprise nationale. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise en proposant d'aider à cette entreprise nationale a mis comme condition qu'il se réservait un certain contrôle sur les taux de transport, condition qui est dans la convention dont on a déjà parlé, et qui dit que la province devra être consultée non seulement dans la fixation des tarifs locaux, mais aussi des tarifs d'entier parcours. J'ai déjà expliqué au comité que d'après mon interprétation de la loi du Parlement fédéral, que cette loi, soit intra ou ultra vires, on ne peut se méprendre sur l'intention, savoir que le Parlement du Canada a juridiction sur les tarifs de transport d'entier parcours sur tout chemin de ce genre, et que cette juridiction devra être exercée par la commission des chemins de fer fédérale. Je n'ai pas examiné la décision dont parle mon honorable ami de Welland (M. German) et j'accepte sa parole que le comité judiciaire du Conseil privé a déclaré que l'article 8 de la loi des chemins de fer du Canada dépasse la juridiction du Parlement fédéral.

M. GERMAN: Au sujet des compagnies provinciales.

M. BORDEN: Oui au sujet des compagnies provinciales. Dans ce cas-là il en résulterait, ainsi que le dit mon honorable ami de Welland, que la commission des chemins de fer du Canada n'aurait, en ce qui concerne les tarifs d'entier parcours, aucune autorité sur ce chemin. Ce serait la même chose alors pour les dix autres chemins qui ont été énumérés par mon hon-

M. BORDEN.

norable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) ce matin. Conséquemment je crois qu'il serait plus sage de ne pas voter une loi qui s'appliquerait à un chemin de fer seulement, particulièrement un chemin qui a été aidé comme celui-ci l'a été par une province bien qu'il fût un chaînon d'un transcontinental notional, mais de faire une loi générale. Le Gouvernement croit que ce serait plus sage.

Il y a une autre considération qui doit nous empêcher de légiférer hâtivement dans cette matière. C'est la considération que la province de la Colombie-Anglaise ayant accordé de l'aide à ce chemin avec certaines conditions dont on a déjà parlé ici en garantissant les obligations de ce chemin jusqu'à concurrence de \$35,000 par mille, il ne serait pas sage, et il serait peut-être dangereux et injuste que ce Parlement adoptât hâtivement une loi qui pourrait empêcher la vente de ces obligations qui ont été garanties par la province de la Colombie-Anglaise. Cette garantie est basée, je suppose, sur la convention qui a été confirmée par une loi de la Colombie-Anglaise et les obligations reçoivent leur force et leur validité de l'entente d'abord, et de la sanction législative ensuite. Il n'est pas un membre de cette Chambre qui ne comprenne que le Parlement ne doit pas apporter hâtivement à ce bill des modifications qui feraient entrer la défiance dans l'esprit des prêteurs en Angleterre, peut-être aussi dans d'autres pays, qui ont déjà résolu ou qui voudraient à l'avenir acheter ces obligations. Et je persiste dans l'opinion que j'ai exprimée ce matin, savoir qu'en ce qui concerne le trafic d'entier parcours sur ce chemin, le Parlement du Canada devrait affirmer son autorité, ce qu'il a pleinement le droit de faire non seulement à l'égard de ce chemin mais à l'égard de tous les chemins mentionnés. Nous avons le pouvoir entre nos mains, et nous nous proposons de faire en sorte qu'au sujet du trafic d'entier parcours sur ce chemin, la commission des chemins de fer du Canada ait juridiction.

Mais je ferai remarquer à mes honorables amis de la gauche qu'ils n'étaient pas aussi particuliers au sujet des questions de ce genre, il y a dix ou onze ans, lorsque cette Chambre discutait la législation de la province du Manitoba. Cette province avait fait avec ce même chemin de fer une convention qui a été mise dans les annexes de l'acte du Parlement fédéral chapitre 53 des statuts de 1901. Il est très vrai que la commission des chemins de fer du Canada n'était pas encore créée à cette époque, mais le comité des chemins de fer du Conseil privé avait une juridiction semblable sur les tarifs de chemins de fer soumis à l'autorité du Parlement du Canada.

Je ne puis en ce moment mettre la main sur le passage, mais il s'y trouve une disposition relative aux tarifs.

M. GRAHAM: Je le reconnais.

M. BORDEN: Et la réglementation des tarifs n'est pas restreinte au Manitoba; aux termes de cette législation, le gouvernement de cette province était autorisé à régler les tarifs aussi loin que Port-Arthur. Le Parlement canadien, dans cette circonstance, alla beaucoup plus loin que nous ne demandons au Parlement d'aller aujourd'hui. J'ai maintenant le texte de la convention entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Canadien-du-Nord dans ce cas. Il est compris dans l'annexe "B" de la loi à laquelle j'ai fait allusion, chapitre 53, de 1901, et il est ainsi conçu:

En considération de la garantie desdites obligations et du transport dudit bail et droit d'achat, la compagnie convient par les présentes que, jusqu'au trentième jour de juin 1930, le lieutenant-gouverneur pourra de temps à autre fixer les prix à exiger ou demander par la compagnie pour le transport des marchandises entre tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba jusqu'à Port-Arthur, et entre Port-Arthur et tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba, et entre tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba et tous autres points sur lesdites lignes au Manitoba; pourvu toujours qu'avant de fixer aucuns de ces prix, la compagnie soit entendue et que ses intérêts soient pris en considération. La compagnie convient qu'en aucun temps après que ces prix auront été ainsi fixés, elle n'exigera ou ne demandera en aucun temps, pour le transport des marchandises entre les points susdits, de prix plus élevés que ceux ainsi fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

On n'était pas très certain dans ce cas que la convention serait valide sans la sanction de notre Parlement; aussi la compagnie du chemin de fer Canadien-du-Nord et le gouvernement du Manitoba s'adressèrent à notre Parlement en 1901 et cette question y fut discutée longuement. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors (M. Blair) prit la parole sur la question; l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) la traita également, et ces deux honorables députés plaidèrent vivement pour que le Parlement non seulement refusât de gêner la conclusion d'un arrangement de cette nature mais pour qu'il la validât au moyen d'une loi spéciale. La province de la Colombie-Anglaise ne nous a fait aucune demande de cette nature; elle s'est engagée par convention à garantir ces obligations, et le traité a été confirmé par législation provinciale. La Colombie-Anglaise aurait fort bien pu suivre l'exemple du Manitoba et demander au Parlement de voter comme nous l'avons fait pour le Manitoba une loi dans le but de donner effectivement suite à la convention intervenue entre la province et la compagnie de chemins de fer. Elle n'en a rien fait. Mais d'autre part, on nous conseille de tenter effectivement de contrevenir, ou de faire comme si nous

contrevenions, au moyen de législation fédérale, à un arrangement intervenu entre la Colombie-Anglaise et cette compagnie de chemin de fer. Je pense que tant que nous persisterons dans l'attitude que j'ai déjà dite, tant que nous insisterons pour que la commission du chemin de fer ait compétence en matière de tarif, il serait inexpédient et dangereux, et défavorable à l'intérêt public, de vouloir opérer une modification comme celle que propose l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham.)

Quant à nous occuper de la question faisons-le d'une manière générale et compréhensive, de façon à embrasser non seulement cette compagnie aujourd'hui, mais d'autres compagnies auxquelles il a été accordé de l'aide dans des circonstances semblables. Par-dessus tout, en ce qui regarde cette compagnie, il importe que nous réglions la question de manière à ne pas porter préjudice, ou laisser croire que nous allons porter préjudice, aux intérêts de ceux qui ont engagé des capitaux, ou sont à la veille d'engager des capitaux, dans cette entreprise.

M. TURRIFF: Le premier ministre a plaidé que, le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'étant porté garant des obligations d'une somme considérable jusqu'à concurrence de \$35,000 par mille, dès lors le gouvernement de cette province doit être libre de réglementer le tarif-marchandises. Mais je ferai observer à mon honorable ami que lorsque cette garantie fut donnée, le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne s'attendait pas à ce que la province fût jamais appelée à payer un dollar en conséquence. Je pense que tous les représentants de la Colombie-Anglaise, tous ceux même en cette Chambre qui connaissent quelque chose du pays traversé par cette voie ferrée, ainsi que des ramifications du Canadien-du-Nord dans les provinces de la région des prairies, et même aujourd'hui dans les provinces de l'Est, se rendront compte que, une fois cette voie ferrée mise à même de bénéficier de ce trafic, les opérations sur ce chemin auront une telle importance que la Colombie-Anglaise, en toute humaine probabilité, ne sera jamais appelée à payer un seul sou en raison de cette garantie. D'autre part, notre Parlement vote une somme de \$12,000 par mille pour 550 ou 560 milles, formant un total de plusieurs millions, et nous venons en aide à cette compagnie par le moyen d'une subvention en espèces. C'est donc notre Gouvernement et le Canada tout entier qui fournissent les fonds et assument toute la responsabilité. Dès lors, sûrement notre Parlement devrait se réserver la réglementation du tarif-marchandises. Une grande partie du trafic originaire des provinces d'Alberta et de Saskatchewan ne tardera

pas à s'écouler par cette voie ferrée, et ce sont les habitants de ces provinces qui soldent la subvention. Aussi, à mon avis, la commission des chemins de fer est le corps qu'il faudrait charger de la réglementation du tarif imposé par cette compagnie de chemin de fer, qui est virtuellement un chemin de fer transcontinental.

M. OLIVER: La prétention du premier ministre c'est qu'une législation comme celle proposée par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) tendrait à déprécier la garantie donnée par la province de la Colombie-Anglaise; cette prétention ne me paraît guère fondée. L'octroi d'une somme ronde de 6 millions en espèces, comme contribution à l'établissement de cette voie ferrée, augmenterait la valeur des titres dans une proportion beaucoup plus grande que la modification proposée ne pourrait l'amoin-drir. En ce qui regarde le reproche qu'on nous fait d'y mettre de la précipitation, ce n'est pas aux auteurs de ce projet d'amendement qu'il faut l'adresser, c'est le Gouvernement et c'est la compagnie du chemin de fer qui s'exposent au reproche de légiférer avec précipitation et de faire voter des mesures d'exception.

Ils demandent au Parlement, à quelques jours d'avis, de voter une subvention de plus de 6 millions en faveur de cette entreprise. S'ils ne sont pas pressés, alors ceux qui sont désireux de protéger l'intérêt public en matière de frais de transport n'ont pas de raison de se presser davantage. S'ils sont en mesure d'attendre jusqu'à la session prochaine, alors sûrement ce projet de loi peut être renvoyé à la session prochaine. S'il s'agit ici d'une question importante pour la Colombie-Anglaise et pour la compagnie du chemin de fer, il s'agit d'une question d'importance encore plus grande et plus pressante pour le Dominion tout entier. Ce n'est pas la construction d'un certain nombre de milles de chemin de fer qui a de l'importance, c'est la réglementation des tarifs, des conditions, du trafic sur ces voies ferrées une fois établies qui est importante, et c'est en quoi le public est plus intéressé à cette législation que la compagnie même, ou la province. Je dis que si l'on s'expose à déprécier les titres de la compagnie en adoptant en ce moment ce projet de modification, le même inconvénient n'en résultera-t-il pas plus tard des mesures que l'on pourra prendre au même effet? Je ne m'imagine pas que le premier ministre propose au Parlement, au nom du ministère, de voter une loi et d'accorder une subvention à certaines conditions spécifiées, lesquelles on se propose de modifier ultérieurement. Ce n'est pas là, à ce qu'il me semble, une attitude que le Gouvernement puisse prendre. Je dis donc qu'il n'est que juste que la

M. OLIVER.

commission des chemins de fer réglemente les tarifs de plein parcours sur cette ligne, ainsi que les tarifs interprovinciaux; que cette législation soit précipitée ou non, c'est le temps maintenant de légiférer dans l'intérêt de l'ensemble du pays. Ce qui doit être fait doit être fait sur-le-champ". On ne doit pas demander au pays d'engager des capitaux dans cette entreprise, si ce n'est à certaines conditions fixes et déterminées; et si un régime satisfaisant ne peut pas être, ou ne doit pas être établi tout de suite, alors je dis que ce régime ne pourra équitablement être établi plus tard. Le reproche de précipitation ne fournit un argument valable. C'est la compagnie qui montre de la précipitation, ce n'est pas le pays. Au reste, il n'en résultera aucun retard notable. Sans contredit, la question pourra être réglée d'ici à la date probable de la clôture de la session. Lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi vastes et importants, on pourrait fort bien réserver d'autres questions jusqu'à ce que celle-ci ait été réglée indubitablement dans l'intérêt public.

M. GRAHAM: En réponse à mon honorable ami, qui fait la comparaison entre la loi du Manitoba appliquée de concert avec la loi fédérale et la situation actuelle, je ferai observer que le Dominion, si je ne me trompe, a fait cette législation sienne par une mesure votée ici. Si je me rappelle bien, la compagnie du chemin de fer du Manitoba ne demandait pas à notre Parlement de lui voter une subvention, les conditions à cet égard étaient différentes.

M. COCHRANE: Il en avait été voté une, cependant.

M. GRAHAM: C'est possible. Au surplus, la commission des chemins de fer n'existait pas encore. C'était simplement l'opinion du Gouverneur en conseil d'ici contre l'opinion d'un gouverneur en conseil dans la province du Manitoba. En quel que estime que nous tenions les décisions de l'ancien comité des chemins de fer du Conseil privé, et les opinions exprimées par le Gouverneur en conseil, nous reconnaissons tous que la situation a été révolutionnée par l'établissement de la commission des chemins de fer qui fournit la solution juste et rapide de toutes ces difficultés en ce qui regarde toutes les compagnies. Il ne s'agit pas simplement de réglementation des tarifs; il s'agit aussi des raccordements que le chemin de fer pourra opérer, de l'échange de trafic et de choses de cette nature qui sont de la plus grande importance. Personnellement, je tiens à dire ceci en ce qui regarde les titres; interprète de l'ancien ministère, et représentant l'autorité d'alors, je donnai l'assurance à la compagnie du chemin de fer du Canadien-du-Nord, lorsqu'elle me demanda de lui obtenir cette subvention, que le Parlement

canadien ne lui accorderait pas d'aide à moins que son chemin de fer ne fût soumis à l'autorité fédérale, mais qu'un traitement généreux lui serait accordé, une fois qu'il aurait accepté la juridiction fédérale.

M. ROGERS: Était-ce par écrit?

M. GRAHAM: Non, ce n'était pas par écrit. Comme le sait mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, ces choses se traitent dans des conférences et des discussions. Quoi qu'il en soit, telle est la proposition que l'on a faite, et personne ne le niera.

(L'amendement de M. Graham étant mis aux voix est rejeté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

M^e L'ORATEUR: Quand le projet de loi recevra-t-il sa 3e lecture?

Sir WILFRID LAURIER: Demain.

M. GRAHAM: Il a eu sa 2e lecture aujourd'hui seulement.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne peut recevoir sa 3e lecture que du consentement de la Chambre.

M. L'ORATEUR: Si j'interprète fidèlement la règle, elle dit que, dans le cas d'un projet de loi dont il est fait rapport sans amendement par la Chambre siégeant en comité général, il appartient à celle-ci de déclarer s'il subira immédiatement ou plus tard sa 3e lecture, et l'Orateur a le devoir de poser la question.

Sir WILFRID LAURIER: Quand un projet de loi a été lu une fois, il ne peut l'être une 2e ou une 3e fois dans la même journée. Sur ce point, la règle 52 est bien claire.

M. L'ORATEUR: La même règle ajoute que, dans les cas urgents, un projet de loi peut être lu une ou deux fois ou être avancé d'une ou deux phases dans la même journée avec la permission de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Mais ici, il n'y a pas urgence. Voici la règle 52:

Chaque bill subit trois lectures à des jours différents, avant son adoption.

M. L'ORATEUR: Le très honorable député aurait-il la complaisance de lire le reste de la règle?

Sir WILFRID LAURIER:

Dans les circonstances extraordinaires ou urgentes, un bill peut en un seul jour subir deux ou trois lectures, ou avancer de deux phases ou plus le même jour.

Sauf l'article dont il a été fait rapport, ce projet de loi n'a rien d'urgent ni d'extraordinaire.

M. BORDEN: J'avais cru entendre dire à mon très honorable ami qu'il y avait là quelque chose d'extraordinaire.

M. L'ORATEUR: La 3e lecture du projet de loi est remise à la prochaine séance de la Chambre.

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN D'ALBERTA.

Le projet de loi (n° 189), présenté par M. Cochrane, tendant à aider à la construction du chemin de fer Canadian-Northern-Alberta, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) devrait nous donner des explications sur ce chemin; nous dire où il est, quelle est sa longueur, sa nécessité, la sorte de territoire qu'il traverse et les affaires qu'il fera.

M. COCHRANE: La ligne dont nous proposons au Parlement de garantir les obligations jusqu'à concurrence de \$35,000 par mille part d'un point situé à 150 milles de Saint-Albert. C'est jusqu'à ce point-là que nos prédécesseurs l'avaient garanti.

M. GRAHAM: C'est près d'Edmonton, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Oui. Il y avait pour les 50 premiers milles une garantie de \$13,000 par mille, et, pour les 100 milles suivants, \$25,000 par mille. De ce point qui est à 150 milles de Saint-Albert, la ligne se continue jusqu'à la frontière de la Colombie-Anglaise.

M. GRAHAM: Elle se reliera au chemin que nous venons de subventionner.

M. COCHRANE: Oui, et, comme le sait l'honorable député, à partir de Yellowhead-Pass, la ligne traverse un pays de montagnes et sa construction serait très coûteuse. La Chambre sait, je suppose, que ce chemin constitue le dernier tronçon du Canadian-Northern à travers le continent, et le coût sera, me dit-on, d'à peu près \$50,000 par mille.

M. GRAHAM: Quel type de chemin va-t-on construire?

M. COCHRANE: La compagnie prétend qu'elle a quelque chose de mieux que le Grand-Tronc-Pacifique. La rente entre ce point et Vancouver sera, dit-on, de 7-10 de 1 p. 100, tandis que, sur le Grand-Tronc-Pacifique, il y a 21 milles où la rente est de 1 p. 100. La compagnie assure qu'elle aura dans ces régions la route la plus avantageuse au transport des marchandises.

M. GRAHAM: J'espère qu'elle aura une bonne route.

M. COCHRANE: Moi aussi.

M. OLIVER: Cette subvention de \$35,000 par mille est-elle pour toute la ligne à partir de Saint-Albert?

M. COCHRANE: Non; c'est \$13,000 par mille pour les 50 premiers milles à partir de Saint-Albert; \$25,000 pour les 100 milles qui suivent; puis, dans les montagnes, où la construction est plus coûteuse, et jusqu'à la frontière de la Colombie-Anglaise, c'est-à-dire pour 115 milles de chemin, ce sera \$35,000 par mille.

Sur le préambule.

M. GRAHAM: Dans la loi garantissant la ligne depuis Port-Arthur jusqu'à Montréal, n'y avait-il pas une disposition relative au type du chemin?

M. COCHRANE: On me dit que oui, et je ne vois pas pourquoi elle ne se retrouve pas dans le présent bill.

M. GRAHAM: Je crois que l'on n'exigeait rien de trop. Dans tous les cas, il y était pourvu.

M. COCHRANE: Je ne ferai pas difficulté d'insérer dans le projet une disposition à cet effet. En conséquence, je propose que l'article relatif au type du chemin soit inséré dans le présent projet de loi comme article 10.

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.

DISCUSSION DU BILL DE L'AIDE A DES PONTS DE CHEMIN DE FER AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le projet de loi (n° 188) présenté par M. Cochrane, à l'effet d'aider à la construction de certains ponts de chemins de fer de la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, et de ratifier une convention faite entre la compagnie et les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 2.

M. PUGSLEY: Ce projet de loi a-t-il une disposition établissant la répartition de la garantie entre les différents ponts. Il y en a trois à construire: un sur la rivière Saint-Jean à Andover ou près de là, un autre sur la même rivière, à Mistake ou dans le voisinage; le troisième sur la rivière Kennebecasis, à Perry-Point ou tout près. Il ne serait pas sage de garantir toutes les obligations de la compagnie pour un ou deux ponts seulement. Le projet semble muet sur ce point. M'est avis qu'il devrait y avoir dans la loi une disposition autorisant le ministre, ou plutôt l'obligeant, à retenir une certaine partie de ces obligations et de les appliquer à chaque pont.

M. COCHRANE: J'admets que cette garantie ne devrait être que pour un pont une fois terminé.

M. OLIVER:

M. PUGSLEY: Si mon honorable veut bien lire le projet, il verra qu'il ne s'y trouve aucune disposition à cet effet.

Il y a une autre proposition que je vais faire à mon honorable ami. Il verra que, par l'article 4 de l'annexe, page 7, si le chemin et les ponts ne sont pas entièrement terminés le ou avant le 1er novembre 1915, le Dominion peut annuler tout bail qu'il aurait consenti, et, cela, sans avis. Je ne m'arrête pas à supposer que mon honorable ami voudrait faire cela, mais il peut se produire des circonstances qui déterminent le ministre à agir dans ce sens, lui ou ses successeurs, et c'est pourquoi je suggérerais qu'il fût donné avis au gouvernement de la province avant de rien décider. J'ai quelque raison d'être inquiet à cet égard. Il se trouve en effet que cette affaire m'est connue, ayant eu à m'en occuper quand j'étais ministre des Travaux publics pour la province, et je sais que la compagnie à qui la construction de cette ligne a été adjugée serait bien aise de ne pas aller à Grand-Falls et de ne pas compléter toute la ligne comme le veut cette convention. Mon honorable ami a bien fait de tenir à l'arrangement conclu par la dernière administration, qui a voulu que la subvention fût pour une ligne de Saint-Jean à Grand-Falls. La compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec aurait de beaucoup préféré construire quelque part près d'Andover, ou au sud d'Andover, afin de se raccorder avec un chemin de fer électrique qu'elle construit à travers l'état du Maine. C'est ce que des gens de cette compagnie ont dit il y a quelques mois, et ils ont été très francs à cet égard. Mais le gouvernement provincial, de même que le Gouvernement fédéral, l'ancien comme le nouveau, ont insisté pour que le chemin fût construit d'un bout à l'autre depuis Saint-Jean jusqu'à Grand-Falls. Et la raison en est apparente. La ligne, en ce cas, ferait probablement partie du réseau transcontinental et se relierait à la voie du Grand-Tronc-Pacifique à Grand-Falls. Inutile d'indiquer les motifs de la chose. Les deux gouvernements y compris le précédent gouvernement à Ottawa ont arrêté que la ligne serait construite depuis Saint-Jean jusqu'à Grand-Falls. Mais la compagnie aurait intérêt à ne pas se rendre jusque-là. Elle pourrait en retarder l'achèvement au delà du 1er novembre 1915. C'est ce à quoi le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne consentirait point; mais il se pourrait qu'il le sût trop tard, et c'est pourquoi je suggérerais au ministre d'aviser à prendre les moyens de s'assurer qu'avant l'annulation de tout bail d'un tronçon de cette voie, il sera donné au gouvernement de la province un avis et le temps de finir lui-même le chemin et d'en prendre possession.

Voilà qui est fort important, au point de vue du Nouveau-Brunswick, puisque le

gouvernement provincial prête sa garantie aux obligations, en se basant sur l'assurance que le Gouvernement fédéral doit louer les sections du chemin, au fur et à mesure de leur construction et les mettre en service, comme partie du réseau de l'Intercolonial, versant à la province au delà de 40 p. 100 des profits bruts afin de faire face à l'intérêt des obligations. Advenant que, par suite de quelque manquement de la part de la compagnie, le chemin ne fût pas entièrement complété au 1er novembre 1915, le Gouvernement fédéral pourrait exercer l'option de déclarer le bail résilié et le gouvernement provincial se trouverait complètement à la merci de la compagnie, et la province se trouverait peut-être ainsi en fort mauvaise posture. A mon avis, il n'est que légitime de donner avis au gouvernement provincial. J'ai pris la liberté de rédiger un amendement en ce sens que je vais envoyer porter au ministre, afin qu'il l'examine, et s'il l'approuve peut-être le proposera-t-il lui-même. Je suis bien aise que le Gouvernement ait passé ce marché avec le gouvernement provincial et j'approuve aussi l'entente que le ministre a soumise à l'approbation du Parlement. Ce chemin de fer est de la plus haute importance. Il est appelé à desservir une magnifique région qui, tout en étant la plus ancienne au pays, a été presque entièrement privée de l'avantage de communications par voie ferrée. Le gouvernement provincial prête fort généreusement son concours financier à la construction de cette ligne en donnant sa garantie aux obligations jusqu'à concurrence de \$25,000 par mille. Le Gouvernement fédéral, fait également preuve de libéralité, non seulement en accordant une subvention de \$6,400 par mille, mais en garantissant le principal et l'intérêt sur les ponts qu'on jettera au-dessus de ces importants cours d'eau et en consentant, en outre, à exploiter la ligne en prenant pour base financière le paiement de 40 p. 100 des bénéfices bruts à la province. Pendant quelques années, trois ou quatre ans au plus, le gouvernement provincial pourra peut-être exploiter à perte cette voie ferrée; mais ce déficit ne saurait se répéter bien souvent, et avant longtemps, j'espère, l'exploitation de cette voie ferrée sera rémunératrice et ni l'un ni l'autre gouvernement ne seront en perte. Je suis bien aise qu'on construise ce chemin de fer de Saint-Jean jusqu'à Grand-Falls. C'était là l'intention de l'ancien gouvernement, et lorsque le bill réglant l'affermage du chemin de fer fut présenté à la dernière législature par le ministre des Chemins de fer du jour, il appuya sur l'énorme importance de ce chemin de fer, non seulement pour le trafic local, mais encore, comme chaînon du réseau du Transcontinental.

Il nous a en outre rappelé que le Gouvernement a l'usage commun du Transcon-

tinental. Il avait l'intention de prendre des mesures pour l'acquisition des lignes secondaires de chemins de fer dans la province, et ce serait aussi l'intention du ministre des chemins de fer, s'il faut en juger d'après les déclarations qu'il a faites. L'International récemment terminé est une de ces lignes secondaires. Ce chemin de fer part de sa jonction avec l'Intercolonial à la florissante ville de Campbelltown en plein progrès à la tête de la baie des Chaleurs, se raccorde avec l'Intercolonial à cet endroit et traverse la province jusqu'au fleuve Saint-Jean à Saint-Léonard. Sur le parcours du Transcontinental, il n'est qu'à douze milles de distance de Grand-Falls, qui sera le terminus nord de la ligne de la vallée du Saint-Jean en utilisant l'usage commun pour cette courte distance sur le Transcontinental, l'Intercolonial ferait circuler des trains directs ou de transit, de Campbellton à Grand-Falls, Woodstock, Fredericton et Saint-Jean, par voie de la vallée du Saint-Jean. Le résultat serait de donner à l'Intercolonial un chemin de fer de ceinture tout autour de la province. Voilà un projet qui rallie l'approbation des populations du Nouveau-Brunswick, mais pour qu'il se réalise, il faut que le chemin de fer se construise tout entier de Saint-Jean à Grand-Falls. Que le ministre ne l'oublie pas, bien que le président de cette compagnie soit un esprit progressiste qui a de grandes ressources à sa disposition, il n'en est pas moins vrai que s'il avait ses franchises coudées, j'en suis convaincu, il ne voudrait pas pousser la construction jusqu'à Grand-Falls, et il ne faudrait pas mettre le Gouvernement ou les citoyens du Nouveau-Brunswick à sa merci. Le ministre le voit donc, avant que le Gouvernement fédéral exerce l'option prévue par l'article 4 de la convention, en déclarant nul le bail qui aurait peut-être été passé sur les entrefaites et qu'aurait permis l'exploitation de l'Intercolonial, il est de la plus haute importance pour la province et de simple justice pour ses habitants qu'on donne au gouvernement provincial l'avis voulu dans un délai raisonnable, afin qu'il puisse, indépendamment de la compagnie, prendre les mesures nécessaires pour compléter le chemin, en se conformant aux prescriptions du Gouvernement fédéral et réussir ainsi à établir sur un pied de parfaite stabilité cette réforme de si haute importance, l'exploitation par l'Intercolonial de la ligne tout entière, de Saint-Jean à Grand-Falls.

M. HAZEN: Je suggérerais au ministre des Chemins de fer et Canaux, que rien ne semble s'opposer à ce qu'il accepte l'amendement proposé par le député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley). A mon avis, avant que le Gouvernement exerce l'option mentionnée à l'article 10, il semble désirable pour plusieurs raisons qu'on donne avis à la province, et un avis de douze

mois serait amplement suffisant, advenant que la compagnie ne parachève pas sa ligne en 1915.

Je ne souscris pas nécessairement à toutes les raisons alléguées par l'honorable député. Il donne à entendre à cette Chambre que le président de la compagnie qui doit construire ce chemin préférerait que la ligne s'arrêtât à un certain point de la paroisse d'Andover, au lieu de se prolonger jusqu'à Grand-Falls. A mon avis, pareille pensée ne hante nullement le cerveau des initiateurs et de ceux qui vont construire ce chemin de fer. Ils tiennent, me dit-on, tout autant que d'autres à ce raccordement avec Grand-Falls. Ce raccordement assurerait la correspondance avec le Transcontinental, et cela à leur grand avantage, à cause du trafic que le chemin de fer pourrait récolter à Grand-Falls et qui s'acheminerait par cette voie jusqu'à Saint-Jean, comme étant le plus court trajet jusqu'à cette dernière ville. Bien que je sois convaincu que le chemin de fer se prolongera jusqu'à Grand-Falls, il n'est pas besoin de l'amendement pour la raison donnée par mon honorable ami (M. Pugsley). J'en conviens, cependant, le ministre des Chemins de fer ne devrait pas exercer les pouvoirs qu'on lui a conférés sans avis et voilà pourquoi je me rallie à l'amendement du député de Saint-Jean (M. Pugsley). Je souscris également aux observations formulées par l'honorable député sur les grands avantages qui découlent de la construction de cette ligne, tant pour la province du Nouveau-Brunswick que pour le pays en général. A dater même du jour de l'établissement de la Confédération, ces populations ont appelé de tous leurs vœux et salué d'avance l'heure où un chemin de fer sillonnerait de son ruban de fer la vallée du Saint-Jean, une des plus fertiles régions du pays, y répandrait comme une nouvelle vie dans les veines de ces populations, et imprimerait un nouvel et plus vif essor au commerce et à l'agriculture de cette vallée. Il faut se féliciter de ce que, grâce aux efforts collectifs du gouvernement provincial et du Gouvernement fédéral, ont été pris les mesures voulues pour la construction de ce chemin de fer. J'en ai l'espoir, le succès de sa construction et de son exploitation sont chose assurée, et en quelques années, on constatera que ce chemin de fer loin d'être une charge pour la province et le Dominion, et d'en drainer les ressources, justifie parfaitement les mesures prises pour sa construction.

M. MICHAUD: J'aborde dans le sens des observations formulées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) et par le député de Saint-Jean (M. Pugsley). Assez récemment, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Fleming, disait qu'on n'avait encore rien décidé au sujet des levés de plans d'Andover à Grand-Falls.

M. HAZEN.

Mais ces levés des plans sont probablement déjà faits et approuvés, puisque le bill à l'étude prévoit la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Jean à Andover ou près de là, en raccordement avec la rive nord du Saint-Jean.

J'ai attentivement suivi la discussion de ce bill et, je dois l'avouer, il est possible qu'on cherche à empêcher la construction de cette ligne à travers la vallée de Saint-Jean, d'Andover à Grand-Falls. Il y a quelques mois, l'ancien gouvernement avait décidé que ce chemin de fer serait construit de Saint-Jean à Grand-Falls. Mais depuis on a affirmé qu'au lieu de se prolonger jusqu'à Grand-Falls, ce chemin de fer se rendrait à Centreville, et de là à Québec. Si nous étions au courant de tout ce qui se trame, il y aurait bien lieu de craindre que ce chemin de fer n'atteigne jamais Grand-Falls. Il y a quelque temps, un entrepreneur de chemins de fer, M. Thomas Malcolm, adressait au gouvernement provincial une demande l'autorisant à construire le chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls. Mais on rejeta sa demande. Depuis, M. Gould, un américain, a obtenu une entreprise de la province du Nouveau-Brunswick. Ce M. Gould a l'appui d'une puissante compagnie de chemin de fer, et au lieu de s'inspirer de ses vues personnelles, il se rangera probablement à l'avis qu'il recevra de cette compagnie de chemin de fer, qui est intéressée dans la construction du chemin de fer de Saint-Jean jusqu'à Andover, pour le moment. Page 113 du rapport M. Gould dit qu'il a demandé au Gouvernement une autorisation de construire ce chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls.

Mais, à la page 45 du même rapport, figure l'approbation du ministre pour la construction de ce chemin de fer, non pas de Saint-Jean à Grand-Falls, mais de Saint-Jean à Andover. Je ne m'explique pas qu'on ait mis au rancart la section d'Andover à Grand-Falls. Le ministre des Chemins de fer aurait pu facilement approuver la construction de ce chemin pour la courte distance de 25 milles d'Andover à Grand-Falls. Les populations de la partie supérieure du comté de Victoria, au Nouveau-Brunswick, ont grandement à cœur la construction de ce chemin de fer et si on ne construit pas à bref délai le chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls, il est fort possible que ce chaînon d'Andover à Grand-Falls, ne soit jamais construit. Je le répète, certaines compagnies de chemins de fer ont le droit de veiller à ce que ce chemin de fer se termine à Andover et ne se prolonge pas jusqu'à Grand-Falls. Et puisque la province du Nouveau-Brunswick a décidé que le chemin de fer qu'on devait construire de Saint-Jean à Grand-Falls doit se construire du côté nord du fleuve, je propose en amendement au bill:

L'amendement de l'article 2 par la substitution des mots:

Sur les obligations de la compagnie du pont devant être garanties sous l'autorité des présentes, il sera réservé \$200,000 au moins, sous la direction et le contrôle du ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada pour assurer la construction du pont sur le fleuve Saint-Jean à ou près Andover.

Je fais cette motion avec l'entente que ce chemin de fer sera construit d'Andover à Grand-Falls, sur la rive nord du fleuve Saint-Jean.

M. COCHRANE: Parlant d'abord de l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), je n'y ai aucune objection. Je crois que lorsque la province garantit les obligations dans une aussi forte proportion, elle devrait avoir ce droit, et je crois qu'il est juste d'introduire cet amendement. Mais il va être difficile à l'Intercolonial de faire ses affaires avec 60 p. 100 de ses recettes, si on en juge par le passé, où il a fallu pour le faire en employer 95 p. 100. Cependant, d'après toutes les informations que j'ai pu recueillir de toutes sources, cette voie ferrée semble traverser une des meilleures parties du Nouveau-Brunswick. Quant à l'amendement de l'honorable député de Victoria (N.-B.) (M. Michaud), je ne crois pas pouvoir l'accepter. Comme je l'ai déjà dit, je ne vois pas comment qui que ce soit pourrait renoncer à toute l'obligation d'un million de dollars à moins que tous les ponts fussent construits. Le Gouvernement et le ministère doivent, naturellement, se tenir parfaitement informés au sujet de la construction de ces ponts. Ils doivent être construits d'après des spécifications fournies par le ministère, et nous ne laisserions que la partie de l'obligation qui s'applique à chaque pont.

M. CARVELL: Je suis peiné d'entendre le ministre des Chemins de fer et des Canaux faire cette déclaration, et j'espère qu'après un peu de réflexion il changera d'idée et en viendra à la conclusion qu'il est de l'intérêt de l'Intercolonial et de toute la province du Nouveau-Brunswick d'adopter cet amendement. Je suppose que mon honorable ami le ministre, n'étant jamais allé dans notre province, et étant relativement nouveau dans sa position actuelle, ne connaît pas tous les faits qui se rapportent à cette très importante question. On me pardonnera, sans doute de faire un court historique du chemin de fer. Il a été décidé que le chemin de fer devrait être construit, mais je crois que peut-être le ministre n'apprécie pas l'importance de relier ce chemin de fer au Transcontinental à Grand-Falls.

M. COCHRANE: Je n'ai jamais entendu de protestation contre cela.

M. CARVELL: C'est justement ce que je crains; c'est ce sur quoi je désire attirer son attention. Il y a environ trois ans, un certain nombre d'assemblées furent tenues dans la province. Je crois qu'elles furent tenues dans ma propre ville, pour demander au gouvernement provincial de garantir les obligations d'un chemin de fer. Il n'était pas alors décidé bien clairement d'où la voie ferrée devait partir et où elle devait s'arrêter, mais elle devait s'appeler The St. John Valley Railway.

Une nombreuse délégation se rendit auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et le premier ministre d'alors de la province, le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, avertit la délégation que si elle se rendait à Ottawa, et si le Gouvernement fédéral consentait à exploiter ce chemin de fer comme partie de l'Intercolonial, le gouvernement provincial serait disposé à considérer l'opportunité d'adopter une loi l'autorisant à garantir les obligations à raison de \$25,000 du mille. Une forte délégation, composée de 25 ou 30 personnes, et représentant tous les districts situés sur cette rivière, vint à Ottawa. Quand la délégation vint ici elle était accompagnée du premier ministre actuel du Nouveau-Brunswick, M. Fleming, alors secrétaire provincial. La délégation fut unanime à demander à ce Gouvernement d'exploiter ce chemin de fer de Grand-Falls à Saint-Jean. En ce qui concerne le Gouvernement d'Ottawa, il n'a jamais songé à aucune autre proposition excepté celle de la voie directe de Grand-Falls à Saint-Jean. Maintenant, je veux signaler au ministre l'importance de la ligne directe au point de vue de la province du Nouveau-Brunswick. Le ministre se rappellera que cette voie est construite par une compagnie de chemin de fer et que le Gouvernement du Canada doit l'exploiter et doit payer à la compagnie 40 p. 100 des recettes brutes, et que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a un privilège sur ces 40 p. 100 en autant qu'ils peuvent être nécessaires pour payer l'intérêt sur les obligations. Maintenant, si 40 p. 100 des recettes de cette voie ferrée ne sont pas suffisants pour payer l'intérêt sur les obligations, alors la province du Nouveau-Brunswick sera responsable. Je désire que le ministre des Chemins de fer voie pour un instant ce que cela signifie pour le Nouveau-Brunswick. Nous ne sommes pas la province d'Ontario, nous ne sommes pas la province de Québec ni la province de la Colombie-Anglaise. Notre population, je suis peiné d'avoir à le dire, est demeurée assez stationnaire, bien que nous espérons voir quelque chose de mieux dans l'avenir. Nos ressources sont aujourd'hui taxées à la dernière limite pour obtenir du revenu; et à moins que le Gouvernement fédéral ne vienne à notre aide et n'augmente notre subvention, comme il

l'a fait à la présente session pour certaines autres provinces de ce Dominion, je ne sais pas quelle sera la fin de tout cela. Nous entassons déficit sur déficit, et si nous pouvons en croire les déclarations faites à l'heure actuelle par les autorités provinciales, elles admettent un déficit de \$50,000 pour le dernier exercice, et d'après les déclarations faites par le secrétaire provincial pour les premiers six mois, il semble que le déficit de l'exercice en cours devra être d'au moins \$100,000. Tel est l'état de choses contre lequel nous nous heurtons. Si cette question était arrangée de telle façon que la province fût obligée de payer la moindre partie de cette somme, cela signifierait pour elle presque la ruine financière.

A mon avis, et je crois connaître aussi bien que n'importe qui dans le Nouveau-Brunswick l'état des affaires le long de la vallée de cette rivière, à moins que cette voie ferrée aille directement à Grand-Falls et se relie au Grand-Tronc-Pacifique et soit capable d'obtenir du transport à destination directe, je redoute les conséquences. Je ne crois pas, même si ce chemin de fer était capable d'obtenir tout le transport à des endroits comme Woodstock et Fredericton, qu'il serait possible que 40 p. 100 des recettes payassent l'intérêt sur les obligations. Je fais observer cela au ministre afin de lui montrer la nécessité absolue de la construction de ce chemin de fer jusqu'à Grand-Falls pour le relier au Transcontinental afin d'obtenir du transport à destination directe. Je puis dire au ministre que moi-même et quelques autres messieurs du Nouveau-Brunswick qui se sont unis à moi, avons eu de la difficulté à amener l'ancien Gouvernement à consentir à cette proposition, mais il a fini par y consentir, et la chose fut rendue publique. Finalement, à la session de 1910, la législature du Nouveau-Brunswick adopta une loi divisée en trois parties. La première avait pour but d'assurer un arpentage, ce qui était parfaitement juste. La seconde pourvoyait à la construction d'un chemin de fer qui serait exploité par l'Intercolonial. Maintenant, je dis avec connaissance de cause, et sans craindre que l'on puisse me contredire, qu'il fut mis dans cette partie de ce bill des conditions qui rendaient à tout jamais impossibles la construction d'un chemin de fer et son exploitation par l'Intercolonial. Cela a été admis en plusieurs circonstances par le premier ministre actuel. Quand je dis impossibles, j'entends à peu près impossibles. La construction du chemin de fer coûtera tant d'argent. En premier lieu, ils ne pouvaient obtenir l'argent, cela était tout simplement hors de la question. Puis ils adoptèrent ce qu'ils appelèrent la 3e partie de la loi. Elle pourvoyait à la construction

M. CARVELL.

d'un chemin de fer. Il y avait quelques spécifications, mais elles étaient élastiques. Les pentes ne devaient pas être plus fortes que celles de l'Intercolonial. Eh! bien, il y a sur certaines parties de l'Intercolonial des pentes de un et demi pour cent, et cela serait impossible à un point de vue pratique.

Il est décrété que le chemin de fer pourrait être mû par la vapeur ou par l'électricité. Alors la lutte battit son plein dans le Nouveau-Brunswick pendant plus d'un an. Le gouvernement provincial était déterminé à ce que ce chemin de fer fût construit, en vertu de la IIIe partie, comme chemin de fer électrique, dirigé et exploité par un Américain. Je ne trouve rien à redire contre lui parce qu'il est Américain, mais il me semble étrange que nous ne puissions pas trouver une compagnie canadienne pour assumer l'exécution de ce contrat. Nous aurions pu avoir une compagnie canadienne, mais le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne voulait traiter qu'avec un Américain. Il décida qu'un contrat serait conclu avec la Quebec and New-Brunswick Company, ce qui signifie M. A. R. Gould, le Pacifique Canadien, et personne autre.

Finalement la chose alla si loin qu'au mois de mai dernier le premier ministre actuel et ses collègues se rendirent auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre des Travaux publics du temps, et alors, de même que par correspondance, demandèrent qu'il leur fût accordé une subvention pour un chemin de fer allant non pas de Grand-Falls à Saint-Jean, non pas même jusqu'à Andover, mais à un endroit situé à 13 ou 14 milles du village d'Andover. Une réunion de tous les députés libéraux du Nouveau-Brunswick fut convoquée et nous refusâmes unanimement de donner notre sanction à une pareille proposition. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick reçut un avis à cet effet. Il y eut après cela de nouvelles négociations et ils consentirent à ce que le chemin de fer fût construit à partir de Grand-Falls. Une convention à cet effet, en date du 25 juillet, fut faite entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la Quebec and New Brunswick Railway Company, mais elle ne fut jamais signée. Le Gouvernement fédéral était prêt à la signer si le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait été prêt à la signer, mais le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne la signa pas. Les élections survinrent et finalement une nouvelle convention fut conclue.

J'ai donné à mon honorable ami un court historique de la législation et des conditions qui ont amené l'état de choses actuel. Nous savons—ce n'est pas un secret dans le Nouveau-Brunswick—que lorsque M.

Gould se présenta devant le gouvernement du Nouveau-Brunswick, il lui dit qu'il ne voulait pas construire ce chemin de fer même jusqu'au village d'Andover. Il voulait le faire passer simplement à travers la paroisse d'Andover et de là à Presqu'île, dans l'état du Maine. Il voulait faire une percée dans son propre pays afin de donner un débouché et une concurrence au chemin de fer Bangor and Aroostook, qui a un monopole sur ce territoire. Mais l'opinion publique fut si forte que la compagnie fut obligée de s'engager à construire ce chemin de fer à partir de Grand-Falls. On nous a dit que cette convention a été signée vers le mois de décembre, et elle fut annoncée à son de trompe d'un bout à l'autre du Nouveau-Brunswick. Tous les journaux qui appuyaient l'administration dans le Nouveau-Brunswick portaient de gros titres proclamant la chose merveilleuse qui était arrivée par la signature de cette convention pour un chemin de fer qui allait être construit de Grand-Falls à Saint-Jean et qui allait être exploité par le chemin de fer Intercolonial. Nous avons toujours cru que notre seule sauvegarde contre la ruine financière était l'exploitation par l'Intercolonial et que si nous avions l'exploitation par l'Intercolonial jusqu'à Grand-Falls nous n'aurions pas à craindre de ruine financière. Mais après toutes ces sonneries de trompettes, après tout cet éclat que nos honorables amis de l'autre côté ont essayé d'obtenir et essaient maintenant d'obtenir...

M. COCHRANE: Je ne crois pas chercher à en obtenir.

M. CARVELL: Je pourrais peut-être faire une exception pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux, mais tous les autres ont joué de la trompette et quand la législature du Nouveau-Brunswick s'est réunie cette année, elle a décidé que, pour le présent du moins, ce chemin ne serait pas construit depuis Grand-Falls jusqu'à Saint-Jean, mais seulement jusqu'à quelques milles en deça de Gagetown, avant d'atteindre le premier pont important sur le fleuve Saint-Jean, à un endroit appelé Centreville, dans mon comté, soit une distance de 125 milles.

Nous n'y comprenions rien. Tout le monde désirait que toute la ligne fût construite en même temps et, finalement, l'honorable député de Victoria proposa un amendement demandant que la construction du chemin fût commencée à Grand-Falls et à Andover, en même temps. Le Gouvernement et ses amis repoussèrent cette proposition en se voyant la figure. La compagnie avait déclaré qu'elle ne voulait pas se rendre jusqu'à Andover et la législature du Nouveau-Brunswick a rejeté l'amendement par lequel on voulait obliger la compagnie à commencer les travaux immédiatement.

Il est stipulé au contrat que le chemin devra être terminé entre Andover et Centreville dans un délai de deux ans et demi et le restant de la ligne, dans un délai de trois ans et demi. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le Gouvernement fédéral fournissent presque tout l'argent que nécessitera la construction de ce chemin. Puisque l'argent est fourni par le public, je ne vois pas pourquoi la construction du chemin ne commencerait pas en même temps à Grand-Falls et à Centreville. Les travaux pourraient être exécutés plus facilement, si ce plan était adopté, car il existe des communications par chemin de fer à Grand-Falls. La compagnie pourrait également se servir du chemin de fer pour le transport des matériaux sur presque tout le parcours, jusqu'à Centreville. Entre Grand-Falls et Centreville, il n'y a pas une partie du chemin qui soit éloignée de plus quatre ou cinq milles d'un autre chemin de fer. Les matériaux, le ciment et tout ce qui est nécessaire à la construction d'un chemin de fer, peut être amené sur les lieux à beaucoup meilleur marché, à cet endroit qu'à toute autre partie de la ligne. C'est la partie la plus facile à construire.

Cependant la législature du Nouveau-Brunswick a repoussé une proposition tendant à obliger la compagnie à commencer les travaux aux deux extrémités, en même temps. Faut-il s'étonner après cela, que nous ayons de la défiance et des soupçons concernant les déclarations et les intentions de la compagnie et du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. COCHRANE: N'ayez aucune crainte.

M. CARVELL: Nous en avons.

M. COCHRANE: Ayez la foi.

M. CARVELL: Si l'honorable ministre connaissait cette affaire aussi bien que nous, sa foi ne serait peut-être pas aussi grande. C'est pour assurer la construction de ce chemin que j'appuie l'amendement. Nous sommes convaincus que si la compagnie est laissée libre d'agir comme par le passé, nous n'obtiendrons rien de satisfaisant, malgré les bonnes intentions du ministre des Chemins de fer. Je concède qu'il est animé de bonnes intentions, mais il n'est pas à l'épreuve de la tentation et il peut être certain que le tentateur se fera si pressant que, malgré son énergie bien connue, il ne pourra pas résister à la tentation. C'est pour faire échapper le ministre au danger, que je suis en faveur de cet amendement.

On ne devrait pas permettre à cette compagnie de venir demander au ministre l'autorisation de dépenser tout ce million pour les deux grands ponts, à l'autre extrémité du chemin. Cette demande de notre part est bien raisonnable. Le pont à Andover coûtera au moins \$300,000 et quand nous

demandons au ministre de réserver \$200,000 de cette subvention pour le pont d'Andover nous nous montrons très réservés. Si le pont est construit à Andover cela assurera la construction du chemin jusqu'à Grand-Falls. Si cela est fait et si le chemin est exploité par l'Intercolonial nous en retirerons de grands avantages. Pour ces différentes raisons j'appuie l'amendement et j'espère que le ministre reviendra sur sa décision et en permettra l'adoption.

M. HAZEN: Mon honorable ami (M. Carvell) a entrepris de mettre l'honorable ministre des Chemins de fer au courant des négociations concernant la construction du chemin de fer de la vallée de Saint-Jean. Bien que l'historique fait par l'honorable député soit plutôt remarquable par ce qu'il a omis que par ce qu'il a raconté, je ne crois pas que la Chambre ait intérêt à entendre discuter cette question dans le moment. Elle a déjà été discutée à maintes et maintes reprises. Il y a à peu près un an, l'honorable député a eu l'occasion de la discuter devant les électeurs de York (N.-B.), à l'occasion d'une élection partielle dans laquelle la politique du gouvernement provincial concernant ce chemin de fer était presque la seule question en jeu. Bien que les adversaires du gouvernement provincial eussent à leur service l'éloquence et l'expérience de mon honorable ami, dans toutes les assemblées où cette question a été discutée, les électeurs de ce comté, par une majorité de 1,200—une majorité plus considérable que celle que le Gouvernement avait obtenue à l'élection générale—décidèrent que la politique du Gouvernement concernant le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean était tout à l'avantage de la province et que la cause défendue par mon honorable ami ne méritait ni leur appui ni leur sympathie.

Cette même question a été longuement discutée dans la province au cours de la dernière année et pendant la dernière session de la législature. Je considère que nous n'avons rien à gagner à reprendre cette discussion dans le moment; mais je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Pugsley) qu'il s'est abstenu d'informer la Chambre que tous les membres dans l'opposition, dans la législature du Nouveau-Brunswick, ont voté en faveur d'une résolution qui, si elle avait été adoptée, aurait rendu impossible la construction du chemin. Cette résolution comportait que le chemin devait être parachevé, d'une extrémité à l'autre, le 1er février 1913, ce qui était, comme tout le monde le sait, une impossibilité absolue, vu la nature du chemin et des ponts qu'il fallait construire.

Quand viendront les élections provinciales une nouvelle occasion se présentera de discuter toutes ces questions devant les élec-

M. CARVELL.

teurs. Si je m'abstiens de les discuter en ce moment, ce n'est pas que j'aurais de la difficulté à justifier la politique de mon gouvernement et celle adoptée subséquemment par le Gouvernement que dirige si habilement l'honorable M. Flemming. Je m'en abstiens parce que ce n'est ni le temps ni l'endroit pour entreprendre cette discussion, vu surtout que la construction du chemin à été suivi.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et l'honorable député de Victoria (M. Michaud) paraissent entretenir des préventions contre le président de la compagnie qui a entrepris de construire ce chemin, parce qu'il est né aux Etats-Unis. Or, la compagnie est canadienne; elle a été constituée sous l'empire de la loi du Nouveau-Brunswick et son président, M. Gould, bien qu'il habite les Etats-Unis est bien connu et fort estimé dans la province; c'est lui qui a si habilement administré la construction du chemin de fer Aroostook et les entreprises de la Power Company, dans le Maine. Le public du Nouveau-Brunswick sait que M. Gould aura l'appui financier nécessaire pour mener cette entreprise à bonne fin.

Mon honorable ami (M. Carvell) prétend que le chemin peut être presque entièrement construit avec les subventions qui lui sont accordées et le produit des obligations garanties, mais ce ne sont certainement pas les renseignements qui m'ont été fournis lorsque j'étais le premier ministre de cette province. Si mon honorable ami veut bien consulter le rapport si bien fait de M. David Maxwell, l'ingénieur chargé des études préliminaires par la loi de 1910, il constatera qu'il n'est pas possible de construire ce chemin, du type stipulé, avec le produit des obligations garanties et une subvention de \$6,400, par mille.

Si l'honorable député étudie la question attentivement et sans parti pris, il constatera qu'il faudra probablement trouver encore \$10,000 par mille, soit plus de \$2,000,000 pour construire le chemin.

M. CARVELL: Le ministre croit-il qu'on ne pourrait pas construire pour \$31,400 par mille, un chemin de fer depuis Fredericton jusqu'à l'extrémité nord de cette ligne, avec une pente de 1 p. 100, comme celle qui est accordée aux entrepreneurs, au nord de Fredericton?

M. HAZEN: L'honorable député (M. Carvell) sait comme moi que le coût de la construction des chemins de fer dans ce pays a considérablement augmenté depuis quelques années et que ce serait une grave erreur, qu'on mettrait bien des années à réparer, de ne pas construire immédiatement un chemin de première classe avec des rampes très douces, des rails lourds et des ponts en acier et en béton, pour la circulation des lourds convois. L'honorable mi-

nistre des Chemins de fer nous a appris que le Grand-Tronc-Pacifique, dans le Nouveau-Brunswick, a coûté environ \$130,000 par mille et même en supposant que ce chemin ne soit pas tout à fait du type du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable député (M. Carvell) croit-il qu'un chemin de première classe peut être construit dans la vallée de Saint-Jean pour \$31,000 par mille?

M. Maxwell a étudié soigneusement chaque pied du tracé et il donne des faits et des chiffres pour démontrer que ce chemin ne peut pas être construit à ce prix.

Mon honorable ami a aussi prétendu que la deuxième partie de la loi du Nouveau-Brunswick de 1910 contient des dispositions qui rendent impossible la construction du chemin, mais il a oublié de dire que lui et ses amis sont entièrement responsables de cet état de choses, car ces dispositions ne sont rien autre chose que les conditions sur lesquelles le Gouvernement libéral d'alors insistait, avant de consentir à exploiter ce chemin comme une partie du réseau de l'Intercolonial, moyennant un partage des recettes sur le pied de 60 p. 100 et 40 p. 100. L'honorable député (M. Carvell) n'a certainement pas oublié que dans une assemblée à Woodstock, il a lui-même donné lecture d'une lettre dans laquelle M. Pugsley, alors ministre des Travaux publics, disait que si le Nouveau-Brunswick votait une loi pour assurer la construction du chemin, ce dernier devrait être construit conformément à certain type, (qui était spécialement défini dans la lettre), si on voulait que le Gouvernement fédéral le prit à sa charge et l'exploitât comme une partie du réseau de l'Intercolonial.

Et comme si cette lettre n'était pas suffisante, l'honorable député (M. Carvell) lui en a lu une autre que lui avait adressée sir Wilfrid Laurier alors le premier ministre du Canada, et dans laquelle mon très honorable ami se déclarait prêt à approuver les termes mentionnés dans la lettre du ministre des Travaux publics. C'est alors qu'on adopta le statut de 1910 dont la rédaction était basée sur les termes mêmes mentionnés à la lettre du ministre des Travaux publics à l'honorable député (M. Carvell) en ce qui avait trait à la construction de cette voie ferrée. Donc, s'il s'agissait d'une condition impossible, on ne devrait pas imputer blâme à son propos au gouvernement du Nouveau-Brunswick à moins de lui reprocher d'avoir pris au sérieux les assertions du ministre des Travaux publics; pour ma part, je dois avouer que je prends rarement au sérieux ce que l'honorable député peut dire. Voilà ce que j'affirme à seule fin d'expliquer la situation, et non pas de trouver à redire, parce que, si on laissait passer cette affirmation sans la mettre en doute, quelqu'un pourrait dire ensuite que cette affirmation a été faite en ce Parlement et qu'il ne s'est trouvé personne qui osât la contredire.

Pour en venir maintenant à la question véritablement importante qui doit nous occuper—celle de la construction de cette voie ferrée jusqu'aux Grandes Chutes—je dois avouer que je suis aussi convaincu qu'il est possible de l'être que cette voie ferrée se rendra à cet endroit; je ne crois pas qu'il existe à propos de cette entreprise le moindre doute dans l'esprit des membres du gouvernement du Nouveau-Brunswick. On accorde cette subvention en vue de la construction d'une voie ferrée jusqu'aux Grandes Chutes; on autorise le Gouvernement d'exploiter ce chemin de fer de Grandes Chutes à la ville de Saint-Jean et la convention conclue mentionne en toutes lettres qu'il en sera ainsi. L'honorable ministre des Chemins de fer a arrêté les conditions de cette entreprise avec les représentants du gouvernement du Nouveau-Brunswick et ceux de la compagnie intéressée; il ne peut donc hésiter à dire à la Chambre que l'on va construire et exploiter ce chemin de fer; ni le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ni le Gouvernement fédéral ne sauraient tolérer un seul instant l'état de choses qui se produira lorsqu'il s'agira de construire cette ligne jusqu'à Andover et, ensuite, arrêter soudainement les travaux, sans avoir eu l'avantage de relier cette ligne au Transcontinental à un point quelconque du comté de Victoria au ou près du village de Grandes Chutes.

Je crains fort que nos honorables amis de la gauche aient envisagé cette question sous un faux jour et cela, au point que leurs soupçons se sont manifestés—soupçons qui ne reposent sur aucune donnée solide. Qu'il en soit ainsi ou autrement, je crois que leurs doutes et leurs soupçons devraient disparaître et que mes honorables amis devraient bien comprendre que le but des deux gouvernements intéressés à cette entreprise, c'est d'obtenir que cette route se relie au Transcontinental au ou près du village de Grandes Chutes.

Le projet de résolution proposé par mon honorable ami de Victoria (N.-B.), n'est pas de nature, je crois, à s'imposer favorablement à l'attention de la Chambre. Nous ne possédons aucun détail qui nous indique le coût du pont qu'il faudra construire sur la Kennebecasis, ouvrage qui coûtera un montant considérable, soit le coût de deux ponts sur le fleuve Saint-Jean.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre n'a-t-il pas les calculs que M. Maxwell a préparés quant au coût de ces trois ponts?

M. HAZEN: Les calculs de M. Maxwell sont approximatifs. Ils portent le coût de cet ouvrage à plus de \$1,000,000. Il n'a pas encore été décidé si le pont qu'on jettera sur la rivière Kennebecasis sera à Pointe-Perry ou à Pointe-Gondola.

M. CARVELL: Je croyais que l'honorable ministre avait dit que ses calculs étaient basés sur un levé officiel.

M. HAZEN: Il s'agit de simples estimations pour ce qui concerne les ponts. Les ingénieurs du Transcontinental ont porté le coût de la construction de la section de Woodstock à Fredericton à plus de \$31,000 par mille. Je crois que nous commettrions une erreur en adoptant la modification proposée par l'honorable représentant de Victoria. Cela n'est pas nécessaire, puisque les intérêts du pays seront parfaitement protégés et sauvegardés. L'honorable ministre des Chemins de fer, qui possède un sens très éclairé des affaires, n'aura pas la moindre idée d'acquiescer les obligations se rapportant à la construction de ces ponts, si elles représentent \$1,000,000, avant que ces ouvrages ne soient complètement terminés. Il tiendra compte du coût relatif de ces différents ponts, puisque les obligations qui s'y rapportent devront être garanties de temps à autre. Je crois sincèrement que les alarmes et les doutes que mes honorables amis entretiennent à ce sujet n'ont pas de raison d'être. Il est certain, toutefois, que l'on construira ce chemin de fer de façon à ce qu'il transporte à l'Intercolonial le trafic qu'il recevra tout le long de son parcours depuis les Grandes Chutes jusqu'à la cité de Saint-Jean. On a dit qu'on peut relier ce chemin de fer à celui qu'on trouve déjà dans l'état du Maine. C'est aussi mon avis; je crois que bientôt cette route formera l'une des grandes avenues par laquelle passera le commerce de l'Ouest aux Provinces maritimes, en traversant la vallée de Saint-Jean et en augmentant ainsi la prospérité de cette région.

Cette route fournira l'un des débouchés les plus courts du commerce entre les Provinces maritimes et l'ouest du Canada. Elle raccourcira d'un grand nombre de milles la distance jusqu'au pont de Québec, si on la compare au tracé du Transcontinental national et à celui de l'Intercolonial. Elle raccourcira la distance jusqu'à Montréal à peu près comme le fait le Canadien du Pacifique et, peut-être, nous offrira-t-elle un avantage à ce point de vue, si l'on tient compte des pentes et des différences de niveau, parce que ses pentes seront moins abruptes que ne le sont celles du Canadien du Pacifique dans l'état du Maine et au Nouveau-Brunswick.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui rappeler que dans le brouillon qu'on a préparé de cette entente entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick avec cette compagnie de chemin de fer et l'ancien ministre des Chemins de fer, on stipulait qu'il existerait des droits de passage sur ce chemin de fer? Peut-il me dire pour quelle raison on ne retrouve plus cette disposition dans ce projet de loi?

M. HAZEN: Je ne puis fournir ce renseignement à mon honorable ami, car on ne m'a pas encore signalé ce détail. Il s'a-

M. CARVELL.

git ici d'un chemin de fer dont la construction revêt une importance exceptionnelle non seulement pour le Nouveau-Brunswick — car j'estime que cette importance devient vitale pour la population de la vallée Saint-Jean — mais encore pour toute la population du Canada, si je tiens compte de l'essor du commerce et du développement rapide de l'Ouest qui réclame à grands cris d'autres communications par chemin de fer avec l'Est.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'il a rédigé cette convention, devait avoir sous les yeux le brouillon de l'entente dont je viens de parler. Ce brouillon démontre que nous avions en vue exactement ce dont parle l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est-à-dire que nous voulions accorder au chemin de fer possédé et administré par la compagnie Gould le droit de traverser l'état du Maine et de se rendre jusqu'à Québec en passant par le chemin de fer de la vallée Saint-Jean. Dans ce projet de loi il n'est pas fait mention de cette disposition.

M. COCHRANE: La politique arrêtée du Gouvernement est d'accorder le droit de passage sur l'Intercolonial ou sur aucune division de ce dernier, sur une base juste et équitable à aucune compagnie quelconque.

M. PUGSLEY: Cette entente stipulait que ces droits de passage et que les prix qu'on en réclamait, s'il surgissait une difficulté quelconque, seraient fixés par la commission des chemins de fer du Canada. L'honorable ministre pourra, peut-être, nous dire pourquoi il a omis cette disposition?

M. COCHRANE: Cette dernière aura peut-être nu à l'Intercolonial qui ne tombe pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cependant, le Gouvernement a pour politique d'accorder sur une base juste et équitable à aucune compagnie quelconque, ce droit de passage.

M. PUGSLEY: Et c'est pour cette raison, n'est-ce pas, qu'on a délibérément mis de côté la disposition se rapportant à la circulation.

M. COCHRANE: Oui.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a négligé de renseigner le comité sur un fait très important: alors que le Gouvernement provincial s'est adressé au Gouvernement fédéral pour lui demander qu'on se servît de l'Intercolonial aux fins que je viens d'indiquer, nous avons insisté sur l'importance d'avoir un chemin de fer de premier ordre. J'ai adressé à l'honorable représentant de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell) une lettre dans laquelle je disais que le

chemin de fer dont il était question devait être égal en tous points au rang qu'occupait le Transcontinental au Nouveau-Brunswick. Je faisais observer que cette voie ferrée devait avoir des rails en acier de 80 livres par verge; que ces tranchées devaient être en maçonnerie solide: des ponts en acier, etc. Je crois avoir mentionné que les pentes ne devaient pas dépasser quatre dixièmes d'un pour cent. Le gouvernement provincial d'alors, pour une raison ou une autre—je ne veux pas scruter ses motifs—avait évidemment décidé de construire ce qu'on désigne comme étant la partie 3. Bien que ce gouvernement dût être partie aux négociations entamées avec le Gouvernement fédéral, il demanda à la législature de lui lier étroitement les mains de façon à ce que, même si le Gouvernement fédéral consentait à modifier les conditions de cette entente, le Gouvernement provincial n'exécuterait aucun travail dans le cas de la division 2 avant d'avoir fait adopter une loi plus complète. Celle-ci fut l'une des plus extraordinaires dont j'aie jamais entendu parler; je n'hésite aucunement à répéter aujourd'hui ce que j'ai déclaré alors à celui qui remplit maintenant la fonction de premier ministre du Nouveau-Brunswick: Qu'on avait inscrit ces dispositions au statut de la législature provinciale dans le but formel de lier les mains des ministres, leur fournissant ainsi une excuse pour n'agir que dans le cas de la division 3.

Voilà ce que j'ai déclaré au premier ministre du Nouveau-Brunswick aujourd'hui et voilà ce que je répète maintenant, parce que je ne puis me former l'idée de quelqu'un qui serait partie à des négociations demanderait à l'autre partie d'avoir les mains tellement liées qu'elle se trouverait impuissante à accepter les changements conseillés par la première partie. Cependant, voilà ce que le gouvernement provincial a demandé à la législature provinciale de faire. Il est un autre détail que mon honorable ami (M. Hazen) a oublié et qui se trouve consigné aux archives, je veux parler d'une conversation que j'ai eue avec M. Chestnut, président de la compagnie du chemin de fer de la vallée Saint-Jean; Je lui ai dit que le Gouvernement fédéral était prêt à faire certaines modifications. Tout ce que nous demandions, c'était d'obtenir la construction d'une voie ferrée de Saint-Jean aux Grandes Chutes et que cet ouvrage, exécuté suivant toutes les améliorations modernes, fût exploité par l'Intercolonial. Je lui ai dit que je demanderais à mes collègues d'agréer toutes les modifications raisonnables qu'on pouvait conseiller de faire. Voilà ce dont il fit rapport lui-même au gouvernement provincial et, en dépit de tout cela, ce dernier demanda à la législature de lui lier les mains au point qu'il ne pût accepter la

moindre modification que le Gouvernement fédéral pourrait lui conseiller de faire.

Il est encore un autre détail que mon honorable ami a oublié de mentionner: la convention conclue en vue d'un bail et à laquelle était partie le ministre des Chemins de fer d'aujourd'hui a été conclue d'après l'autorité de ce Parlement qui s'était rendu à la demande de l'ancien gouvernement et à celle de mon honorable ami (M. Graham) qui siège à ma gauche et qui remplissait alors la fonction de ministre des Chemins de fer.

Ceci fait voir que le Gouvernement fédéral a toujours tenu à se montrer juste et raisonnable et n'a jamais perdu de vue l'absolue nécessité qu'il y avait, selon nous, de s'assurer un chemin d'un type aussi parfait que possible: car nous étions persuadés—et le ministre des Chemins de fer dira comme moi—que pour verser à la caisse de la province 40 p. 100 des recettes brutes, il fallait que le chemin de fer fût de tout premier ordre, afin que les frais d'exploitation et de réparation fussent réduits au plus bas chiffre possible. Nous ne voulions pas autre chose, et je suis bien aise d'apprendre que le but est atteint. Entre Fredericton et Saint-Jean, le chemin sera de tout premier ordre, les rampes ne devant pas excéder quatre dixièmes de 1 p. 100; et de Fredericton à Grand-Falls il sera aussi construit d'après un type supérieur, en conformité des prescriptions de la loi votée à l'époque où mon honorable collègue de Renfrew-sud dirigeait le ministère des Chemins de fer—c'est-à-dire que les rampes, qui devront être aussi douces que le permet la topographie des lieux, ne devront, en aucun cas, excéder un pour cent.

Nous sommes donc certains d'obtenir un chemin de fer de premier ordre, et je suis bien aise d'avoir aujourd'hui la preuve que les conditions auxquelles nous tenions le plus ont toutes été acceptées par le Gouvernement, et que si l'exécution de l'entreprise est marquée au coin de la bonne foi, le but que nous proposons sera atteint: c'est-à-dire que la vallée du Saint-Jean sera dotée d'un chemin de fer de premier ordre, allant de Saint-Jean à Grand-Falls, que l'Etat, en vertu d'un bail de longue durée, exploitera comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial.

M. HAZEN: Sans vouloir prolonger le débat, je ne puis me dispenser de relever certaine allégation de l'honorable député qui se déclare bien convaincu—il l'a dit au premier ministre actuel du Nouveau-Brunswick—que les conditions prescrites en la deuxième partie de la loi ont été imposées pour que le chemin de fer en question ne pût être exploité comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial. Sous ce rapport, mon honorable ami se trompe complètement.

Dès le début nous avons voulu faire en sorte que ce chemin de fer fût exploité à titre de ramification du réseau de l'Inter-colonial, et si ces conditions-là sont prescrites, c'est parce que l'honorable député (M. Pugsley) avait lui-même exigé qu'elles fussent imposées. Au moment de rédiger et de déposer le projet de loi, je me suis bien aperçu qu'il prescrivait ces conditions dont chacune avait été requise par mon honorable ami et son chef.

M. PUGSLEY: Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas demandé à la législature de l'autoriser à garantir les obligations, après entente avec le Gouvernement fédéral au sujet de l'exploitation du chemin de fer à titre d'embranchement de l'Inter-colonial, quitte ensuite à laisser les deux gouvernements arranger les détails, au lieu de l'inviter à le réduire à l'impuissance en le mettant sur la voie des négociations?

M. HAZEN: Nous avons pris l'attitude qui me paraissait être la bonne, afin de ne laisser à l'honorable député aucune raison de taxer le Gouvernement du Nouveau-Brunswick de mauvaise foi, de l'accuser de ne pas se conformer aux conditions posées. Nous nous sommes servi du texte que l'honorable député avait lui-même arrêté et, de crainte que le chemin de fer ne fût pas construit en conformité de la 2e partie de la loi nous avons ajouté cette disposition nouvelle à titre de 3e partie. Nous avons agi de la sorte afin qu'il nous restât une alternative pour le cas où nous n'aurions pu en venir à une entente avec le Gouvernement fédéral au sujet de l'exploitation du chemin par l'Inter-colonial. Je suis très bien au fait de tout ce qui s'est passé car c'est moi qui ai rédigé le projet de loi et soumis à la législature; et mon honorable ami peut m'en croire, les conclusions qu'il tire de cette affaire sont tout à fait erronées.

L'honorable député a fait allusion à certain entretien qu'il aurait eu avec M. Chestnut. Si cet entretien avait été rapporté par écrit, ce serait assurément beaucoup plus satisfaisant.

M. PUGSLEY: En sa qualité de président du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, M. Chestnut n'a-t-il pas écrit à mon honorable ami, à son titre officiel de premier ministre du Nouveau-Brunswick?

M. HAZEN: M. Chesnut m'a écrit quand la question était devant la Chambre. Dans cette circonstance, nous avons pris l'attitude qui, à mon avis, s'imposait; une attitude que la population du Nouveau-Brunswick, y compris celle du comité de York, approuvait à une écrasante majorité l'année dernière; une attitude qu'on nous trouvera toujours capables de défendre et que nous maintiendrons aux prochaines élections provinciales.

M. PUGSLEY: Le ministre n'a pas répondu à ma question.

M. HAZEN.

M. HAZEN: Je crois avoir répondu à l'honorable député.

M. PUGSLEY: Voici ce que je demande: le président de la compagnie du chemin de la vallée du Saint-Jean n'a-t-il pas fait part à mon honorable ami, officiellement et par écrit, de l'entretien qu'il avait eu avec moi au sujet des modifications, et n'a-t-il pas fait cela avant que le gouvernement provincial déposât le projet de loi dont j'ai parlé?

M. HAZEN: L'honorable député est homme à poser des questions jusqu'à ce qu'il en soit fatigué.

M. PUGSLEY: Mais celle-ci est bien raisonnable.

M. HAZEN: Je dois dire que nous n'avons pas cru devoir nous en rapporter uniquement à ce que M. Chestnut affirmait sous sa signature, car ce monsieur était un partisan très actif de l'honorable député et ne laissait échapper aucune occasion de blâmer l'attitude du gouvernement du Nouveau-Brunswick sans souci d'injustice à l'égard du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Je le répète, nous avons pris l'attitude qui nous paraissait être la meilleure, une attitude que la population de la province approuvait il y a un an à peine, alors que chacun des arguments dont l'honorable député s'est servi cette après-midi étaient invoqués en présence des citoyens de toutes les parties du comté d'York, que la construction de ce chemin de fer intéresse aussi profondément que n'importe quelle autre circonscription de la province.

Le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) s'est permis certaines observations sur la situation financière du Nouveau-Brunswick. Je regrette qu'il ait cru devoir agiter une telle question en cette Chambre. M'abstenant d'entrer dans le détail de ses observations, je dirai que jamais la situation financière de la province du Nouveau-Brunswick ne fut plus belle ni plus brillante qu'elle n'est aujourd'hui. Je n'en dirai pas davantage, car nous aurons mainte occasion, d'ici à quelques mois peut-être de débattre toutes ces questions.

M. CARVELL: Avant de reprendre sa place, le ministre ne nous dira-t-il pas si, ainsi que le lui a demandé mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Pugsley), M. Chesnut, président de la compagnie du chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, lui a écrit une lettre où il lui disait que l'ex-ministre des Travaux publics consentait à mettre à l'étude la question des modifications.

M. HAZEN: Je l'ai déjà dit.

M. MICHAUD: Le ministre des chemins de fer aurait-il l'obligeance de me dire si on lui a soumis le tracé de la ligne de chemin de fer entre Andover et Grand-Falls?

M. COCHRANE: Je crois que le tracé a été déposé, mais en ceci je m'en rapporte

uniquement à ma mémoire. Tandis que j'ai la parole, je dirai à l'honorable député que ni la section des montagnes de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, ni la partie du Nord-Canadien, comprise entre Port-Arthur et Montréal, n'ont été l'objet de dispositions semblables à celles que vise son amendement. Je considère donc que c'est excéder la mesure que de nous demander de voter cet amendement.

(L'amendement de M. Michaud est rejeté sur division.)

Le bill ainsi modifié est rapporté.

M. L'ORATEUR: Quand le bill devra-t-il être lu pour la 3e fois?

Des VOIX: A la prochaine séance.

M. HAZEN: J'aime à croire que les membres de la gauche ne songent pas à faire renvoyer à la prochaine séance la 3e lecture de ce projet de loi, et qu'ils consentiront volontiers à la laisser adopter définitivement sans plus de retard.

M. PUGSLEY: Mon honorable collègue de Carleton (N.-B.) aimerait à proposer un amendement semblable à celui que le comité a rejeté. Le renvoi à la prochaine séance de la 3e lecture du bill n'entraînera aucune perte de temps.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. COCHRANE propose que l'ordre du jour (n° 3) portant 3e lecture du bill (n° 183) soit rayé et que ledit bill soit renvoyé au comité général de la Chambre pour y être délibéré de nouveau.

La motion est adoptée et la Chambre, siégeant en comité général, reprend la discussion des articles du projet de loi.

M. COCHRANE: Le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) s'est opposé à l'article 26 du bill:

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Albert-Mines, dans le comté d'Albert, par voie de Hillsborough, jusqu'à la cité de Moncton; pour 22 milles au plus.

L'honorable député prétend que le tracé de cette ligne n'est pas celui qui est le plus favorable à l'intérêt de cette partie-là de la province. Je propose donc que le paragraphe 26 de l'article 2 soit rayé et remplacé par le texte suivant:

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Rosedale, dans le comté d'Albert, jusqu'à Stoney-Creek, dans ledit comté, et de là jusqu'en la ville de Moncton; pour 22 milles au plus.

M. EMMERSON: Je suis bien aise que le ministre ait adopté ma manière de voir à cet égard. De cette façon, on sera mieux en mesure de mettre en valeur les schistes

bitumineux, et mes observations ne tenaient pas à autre chose.

(L'amendement est adopté et la résolution rapportée.)

M. COCHRANE propose la 3e lecture du projet de loi (n° 183).

M. EMMERSON: Je désire proposer de modifier l'article 25 et je demande:

Que l'ordre soit rescindé et que le bill soit renvoyé au comité général afin qu'il examine s'il y a lieu de retrancher l'alinéa a) de l'article 25 et les mots "n'excédant pas en totalité 40 milles" dans la dernière ligne de l'article.

Si je présente cette motion c'est que la ligne projetée d'Adamsville à Snowshoe-Lake ne desservira pas une partie habitée du pays et que cette région ne possède pas de ressources naturelles, forestières ou minières. Elle ne servira qu'à détourner le trafic de l'Intercolonial au profit du Grand-Tronc-Pacifique. La construction de ces milles est entièrement inutile et maintenant contraire aux intérêts de l'Intercolonial et du Gouvernement canadien. Bien que je suis fortement opposé à l'alinéa b), qui a trait à une ligne d'Adamsville au cap de Richibouctou, il soulève moins d'objections, car il est possible qu'un jour il soit utile. Mais la ligne dont parle l'alinéa (a) est entièrement inutile et nuira au trafic de l'Intercolonial. A part cela, le chemin de fer du cap de Richibouctou à Adamsville répondra aux besoins de toute cette partie du littoral, de Beersville et d'autres endroits auxquels il fournira des communications par eau et par terre en passant par l'Intercolonial. J'aimerais que le ministre lui-même proposât cet amendement, vu qu'il est d'intérêt public, parce que je ne veux pas paraître agir à l'encontre du Gouvernement.

M. COCHRANE: Il ne serait pas juste de laisser adopter cet amendement. Nous avons discuté cet item à fond hier et personne n'a proposé de le modifier. Malheureusement, une dépêche a cet après-midi, appelé ailleurs le représentant de King-et-Albert (M. Fowler) et, en son absence, je ne puis accepter l'amendement.

(L'amendement est rejeté sur division.)

M. GRAHAM: Le ministre des Chemins de fer doit se rappeler qu'hier soir j'ai appelé son attention sur ce qui me paraissait une anomalie, comparativement aux articles ordinaires qu'on insère dans une loi relative aux subventions. La phrase en question se trouve dans l'article 6, à la page 9 du bill n° 183:

Le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

De fait, aux termes de la loi actuelle, ils sont assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil. La loi prescrit que les lignes subventionnées seront assujéties à l'approbation du ministre des Chemins de fer et de la commission.

M. COCHRANE: Voulez-vous voir une de vos propres lois?

M. GRAHAM: Je ne crois pas que cela fasse aucune différence. Mon honorable ami me donne pour raison que cet article autorise le Gouverneur en conseil à fixer le tracé des lignes provinciales avant l'octroi de la subvention. De fait, c'est le ministre des Chemins de fer qui remplit cette fonction et la disposition s'applique également aux lignes fédérales. Il semble exister une anomalie. Cette loi a évidemment été adoptée avant que la commission des chemins de fer fût autorisée à fixer le tracé des lignes. En réalité, le tracé général est approuvé ou désapprouvé par le ministre, puis, aux termes de la loi générale des chemins de fer, la commission a le pouvoir de changer le tracé, pourvu qu'elle ne déplace pas la voie de plus d'un mille d'un côté ou de l'autre. J'ai soumis ce point à mon honorable ami hier soir et je l'ai prié d'y réfléchir avant la 3e lecture, car il est à désirer qu'une modification soit faite, si c'est possible.

M. COCHRANE: Les rédacteurs des lois de mon département me disent qu'elle n'est pas nécessaire. De plus, le premier ministre a déclaré qu'un projet de loi pourra être déposé plus tard, si c'est nécessaire, non seulement à l'égard du présent bill, mais aussi à l'égard des lois adoptées en 1909 et en 1910, sous l'administration de mon honorable ami.

(Le bill est lu une 3e fois et adopté).

2e DELIBERATION DU BILL DE L'AMELIORATION DES ROUTES.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au bill (n° 77), déposé par M. Cochrane, tendant à encourager et à favoriser l'amélioration des grandes routes.

M. COCHRANE propose:

Que cette Chambre agrée les premier, deuxième, troisième, cinquième et sixième desdits amendements.

Que le quatrième amendement ne soit pas agréé, pour les raisons suivantes: :

1. Parce que le même amendement en substance a déjà été pris en considération et rejeté par cette Chambre.

2. Parce qu'il sera pourvu dans la loi de finance à la répartition des subventions projetées entre les provinces respectives pour l'exercice financier prochain.

3. Parce que cette répartition peut être plus convenablement déterminée dans le budget annuel.

4. Parce que l'amendement proposé n'est ni nécessaire ni désirable.

M. GRAHAM.

Que le septième amendement ne soit pas agréé, pour les raisons suivantes:

1. Parce que l'article 6 dudit bill contient une disposition judiciaire aux fins de favoriser la construction et l'amélioration des grandes routes.

2. Parce qu'il est à propos de pourvoir au cas où une province peut désirer que le ministre entreprenne la construction d'une nouvelle route, ou l'amélioration d'une route déjà en existence.

3. Parce que l'article pourvoit à une méthode pratique de coopération entre le Gouvernement fédéral et celui des provinces en vue de la construction ou de l'amélioration des grandes routes.

4. Parce que, en vertu de cet article, aucune mesure ne peut être prise par le Gouvernement fédéral sans l'autorisation et l'approbation de la législature provinciale et du gouvernement de la province.

5. Parce qu'il est à désirer de pourvoir à tout moyen raisonnable de coopération entre le Gouvernement fédéral, et celui des provinces en vue de favoriser la construction et l'amélioration des grandes routes, sans enfreindre les droits des provinces, lesquelles sont parfaitement sauvegardées par ledit article.

M. GRAHAM: Ceci est du nouveau pour moi, car je ne connais pas la nature des amendements. Les motifs sont si diffus et les amendements si nombreux que nous devrions avoir l'occasion de les examiner.

M. BORDEN: La Chambre les connaît depuis hier.

M. GRAHAM: Les motifs?

M. BORDEN: Les motifs ne sont jamais soumis à la Chambre avant que la motion soit proposée.

M. GRAHAM: Il y en a tant et ils sont si diffus....

M. BORDEN: Je puis en dire la nature. Le premier amendement fait par le Sénat consiste dans la substitution des mots "les différentes provinces du Dominion" au lieu de une province dans le 1er article du bill. Cet amendement est agréé. Le deuxième consiste à remplacer, dans le même article les mots "une subvention" par les mots "des subventions", dans le même article. Il est agréé. Le troisième amendement consiste à ajouter les mots "en totalité" après les mots "n'excédant pas" dans le même article. Cet amendement est aussi agréé. Le quatrième amendement consiste à ajouter le texte suivant comme paragraphe 2 de l'article 1er:

La somme d'argent votée en toute année pour être dépensée sous l'autorité de la présente loi doit être répartie entre les diverses provinces de la Puissance et à elles payées en proportion des populations respectives de ces provinces indiquées par le précédent recensement.

Il n'est pas agréé. Le cinquième amendement consiste à ajouter les mots "ou

pont" après les mots "grandes routes" dans l'article 4. Le sixième amendement consiste à ajouter les mots "ou pont" après les mots "grandes routes" dans l'article 5. Cet amendement est aussi agréé. Le septième, qui n'est pas agréé, consiste dans la suppression de l'article 6.

Sir WILFRID LAURIER: Plusieurs des amendements faits par le Sénat n'ont pas une grande importance, mais il y en a un ou deux qui sont importants et qui sont conformes à l'attitude prise par la minorité de cette Chambre. Je comprends que mon très honorable ami accepte les amendements secondaires et que ce n'est qu'à l'égard des amendements importants que la majorité de cette Chambre et la majorité du Sénat sont en désaccord.

Dans ces circonstances, il n'y a pas autre chose à faire qu'à tenir une conférence avec le Sénat. Mon très honorable ami déclare qu'il n'accepte pas ces amendements, et je ne m'en étonne pas, vu l'attitude qu'il a déjà prise. Mais je puis lui dire qu'à mon humble avis les amendements faits par le Sénat sont non seulement pertinents, mais aussi conformes à la ligne de conduite tracée par lui-même, ou plutôt par le ministre des Chemins de fer qui s'occupait de ce projet de loi, mais dont le Gouvernement s'est ensuite départi pour une raison ou pour une autre.

Lorsque le ministre des Chemins de fer a déposé le projet de loi il a déclaré que le Gouvernement avait l'intention de répartir la somme entre les provinces. Je vois, que, dans le budget qui a été déposé, cette ligne de conduite est suivie, mais il n'indique pas ce qu'il adviendra des subventions réparties aux provinces. A mon humble avis, l'attitude logique est celle que le Sénat a adoptée, à savoir que le bill lui-même qui introduit cette innovation dans la Constitution et qui permet au Gouvernement de subventionner l'entretien et l'établissement de grandes routes pour les provinces devrait prescrire le mode de partage.

Tel est l'amendement du Sénat, et il me semble que, réflexion faite, mon très honorable ami tirera la conclusion qu'il est légitime. Sa motion ne servira qu'à apprendre au Sénat que la Chambre n'accepte pas son amendement, et elle ne saurait soulever d'objections. J'espère qu'à la conférence qui aura lieu interviendra une entente en vertu de laquelle la loi donnera effet aux intentions qu'entretenait le Gouvernement lorsque le bill a été déposé.

M. BORDEN: En réponse aux observations de mon très honorable ami, je dois dire que, en pareil cas, il y a parfois une conférence et que, parfois, il n'y en a pas.

Ce sera au Sénat à dire d'abord s'il persiste dans ses amendements. Une conférence pourra avoir lieu ensuite si cette Chambre croit qu'elle est désirable, mais il n'est

pas absolument nécessaire qu'elle ait lieu. Tout en gardant le plus grand respect possible, il m'est difficile de comprendre l'attitude que le Sénat prend dans ce cas-ci, vu qu'il n'a pas jugé à propos d'apporter aucun amendement à un bill absolument semblable, celui de l'aide à l'agriculture. On serait alors porté à croire que le Sénat n'a pas bien réfléchi, parce que lorsqu'il s'est agi du bill à l'effet d'aider et encourager l'agriculture, il en est arrivé à la conclusion que ce bill, tel que passé par la Chambre des communes, était rédigé de la manière la plus propre à atteindre le but désiré. J'espérerais donc, pourvu que mon très honorable ami ne visite pas le Sénat trop souvent dans l'intervalle, que celui-ci ne persistera pas dans ses amendements.

Je remarque que l'amendement du Sénat est rédigé absolument dans les mêmes termes que celui que mon honorable ami a proposé dans cette Chambre. Et c'est peut-être simple coïncidence. Mais en ce qui concerne le fond même de la question, il est très vrai, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, que le bill des subventions basé sur le budget qui a été déposé, atteindra exactement le but que le Sénat se propose dans son amendement. On dira peut-être que le bill des subventions n'est que pour cette année, et c'est parfaitement vrai. Mais tous les ans, le Parlement pourra édicter la même condition parce que pas un dollar ne peut être payé en vertu de ce bill tant qu'il n'aura pas été voté par le Parlement.

Quant à l'article 6, malgré tout ce qui a été dit dans cette Chambre et dans le Sénat, je persiste à croire qu'il serait bon de conférer au Gouvernement fédéral le pouvoir de dépenser, si un gouvernement provincial juge à propos d'y consentir, une partie de l'argent dans les limites de la province. Pour cela deux choses sont nécessaires: Il faut que la législature provinciale accorde l'autorité nécessaire, et que le pouvoir exécutif provincial consente aussi. Conséquemment les droits des provinces sont bien sauvegardés sous ce rapport. Le Gouvernement n'a donc pas cru désirable ou expédient d'accepter ces dix amendements, bien que nous ayons accepté avec plaisir les cinq amendements de moindre importance qui, bien que n'étant pas très nécessaires, n'empêchent d'aucune façon le fonctionnement.

Sir WILFRID LAURIER: Me sera-t-il permis, monsieur l'Orateur, de répondre à l'allusion personnelle que vient de faire à mon égard le premier ministre. Il a fait allusion au fait que j'avais visité le Sénat. J'ai lu moi-même dans les journaux, et je suis certainement très flatté que mes pas et démarches soient surveillés avec tant de soin que l'on puisse dire où je vais et où je ne vais pas. Dans tous les cas si je suis allé au Sénat, ce n'était aucunement dans l'intention que m'impute mon très hono-

nable ami, mais pour une toute autre raison.

Je vois une grande différence entre le bill pour l'amélioration des grandes routes et le bill accordant de l'aide à l'agriculture. Si, lorsque je suis allé au Sénat, j'avais discuté la question avec les honorables sénateurs, j'aurais peut-être pu donner les raisons qui ont porté le Sénat à insérer cet amendement dans le bill des grandes routes, et ne pas en insérer un semblable dans le bill de l'agriculture, mais, je n'ai pas conféré avec les membres du Sénat sur ce sujet, et, conséquemment je ne puis dire quels sont leurs motifs. Plus tard si la question revient devant cette Chambre, je serai peut-être en état de donner les raisons pour lesquelles, dans mon humble jugement, il y a une différence entre les deux bills. Je regrette que mon honorable ami n'ait pas accepté les amendements du Sénat, mais la seule chose à faire maintenant est de faire connaître au Sénat le désaccord entre les deux Chambres.

M. BORDEN: Je ne faisais pas allusion aux visites passées, j'exprimais seulement un espoir pour l'avenir.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, basées sur le passé.

(La motion de M. Borden est adoptée par vote à main levée.)

3e LECTURE DU BILL DES EAUX DANS LA ZONE DE CHEMIN DE FER ET DANS L'ÉTENDUE DES TERRES DE LA RIVIÈRE LA-PAIX.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du bill (n° 149) déposé par M. Rogers, concernant les eaux dans la zone des chemins de fer et dans l'étendue de terres de la rivière La-Paix.

M. ROGERS propose que le bill (n° 149) ne soit pas lu maintenant une 3e fois mais qu'il soit renvoyé au comité de toute la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Pour quelle raison?

M. ROGERS: Pour y insérer les amendements proposés par l'honorable député de Wellington-sud (M. Cuthrie).

Sur l'article 8.

M. ROGERS propose que les mots "article 5 de" dans la première ligne soient rayés.

(L'amendement est adopté.)

Le comité rapporte le bill qui est lu une 3e fois et passé.

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

Sir WILFRID LAURIER.

Reprise de la séance

DISCUSSION DU BILL DE L'AIDE AU CHEMIN DE FER DE TEMISKAMING AU NORD D'ONTARIO.

Le bill à l'effet d'autoriser l'octroi de subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer de Temiskaming au nord d'Ontario, déposé par M. Cochrane, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 2.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder au gouvernement de la province de l'Ontario, en considération de la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-après mentionnées (ne dépassant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), une subvention ne dépassant pas \$6,400 par mille.

i) Pour la ligne de chemin de fer allant de North-Bay sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique; pour 252.8 milles au plus.

ii) Pour les embranchements suivants de chemins de fer:

a) De Englehart à Charlton; pour 7.8 milles au plus;

b) De Cobalt à Kerr-Lake; pour 3.9 milles au plus.

c) De Iroquois-Falls à Timmins; pour 33.16 milles au plus;

d) De Nipissing-Junction à North-Bay; pour 2.18 milles au plus.

M. GRAHAM: Je crois que le ministre des Chemins de fer devrait nous dire quelles sont les parties de ce chemin qui sont construites et quelles sont celles qui ne le sont pas ou ne sont pas encore terminées. Il devrait nous faire connaître aussi quelles sont les recettes et dépenses du chemin, afin que nous puissions voir exactement ce que nous faisons lorsque nous votons cet argent, et pour nous permettre en même temps de voir si c'est une propriété de première classe et un bon placement pour la province.

M. COCHRANE: Je n'ai aucune objection à dire ce que je pense de ce chemin de fer. La construction en a été commencée comme chemin de colonisation par le gouvernement de sir John Ross, qui, me dit-on, demanda une subvention au Gouvernement fédéral bien qu'il n'y ait aucune correspondance à ce sujet. Cette demande fut refusée. Le gouvernement de sir James Whitney demanda aussi une subvention mais on la lui refusa également. L'objet de ce chemin de fer était de donner accès à la zone argileuse du nouvel Ontario, dont les journaux nous ont tant parlé et où l'on prétend qu'il y a environ 20,000,000 d'acres de bonnes terres fertiles propres à produire du bon blé, et spécialement du blé d'automne comme en produi-

sent le Manitoba et la Saskatchewan. La ligne principale part de North-Bay sur le chemin de fer du Pacifique et va jusqu'à Cochrane, une distance de 252 milles. Le président de la commission des chemins de fer, qui a voyagé sur la ligne, me dit qu'il n'y a pas en Amérique aujourd'hui un chemin de fer mieux construit que le Temiskaming au nord d'Ontario.

Ce chemin a ouvert cette partie du nord d'Ontario à la colonisation, et il a été très utile dans la construction du Transcontinental national, en ce qu'il a servi à transporter des provisions qu'il aurait fallu voiturier en hiver sur une distance de 250 milles. On aurait peut-être pu les transporter par eau en été, mais les portages auraient coûté si cher que je suis certain que la somme qui a été économisée, grâce aux chemins de fer, égale presque la moitié de la subvention demandée. L'embranchement entre North-Bay et Nipissing-Junction a été construit pour faire raccordement avec le Grand-Tronc qui a obtenu, à certaines conditions, un droit de parcours sur le chemin pour un certain nombre d'années. De cette façon la ligne du Grand-Tronc de Toronto à North-Bay se trouve reliée avec le Transcontinental national à Cochrane.

On a construit un autre embranchement jusqu'à Kerr-Lake dans le but d'aider au développement des îles de Cobalt. Grâce à cet embranchement des mines de peu de valeur ont pu être exploitées avec profit.

L'autre embranchement à Charlton, qui a 7 milles de long, va jusqu'à un lac de 40 milles de long sur lequel on voyage en été par bateaux.

Le dernier embranchement construit est celui des mines Porcupine. Inutile pour moi de parler de l'importance de ces mines; je dirai seulement qu'il y a là deux ou trois mines d'or aussi bonnes que l'on peut trouver aucune part ailleurs dans le monde.

Ce chemin de fer a donc aidé au développement non seulement de l'agriculture et du commerce de bois, mais aussi à la grande industrie minière du nord de la province. Je n'hésite aucunement à dire qu'aucune province qui entreprendra de développer ses ressources naturelles, et ouvrir des parties de son territoire qui autrement ne pourraient pas être développées, devrait recevoir de l'aide de la même manière du Gouvernement fédéral qui devrait déclarer que telle est sa politique. Je crois que cette subvention aurait dû être accordée lorsqu'on l'a demandée, au moins certainement lorsque la deuxième demande a été faite.

Prenons la province du Nouveau-Brunswick.

Si le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean avait été construit par les autorités provinciales, je ne vois pas pourquoi notre Gouvernement n'aurait pas accordé une subvention en aide à sa construction.

On peut dire la même chose également de la province de la Colombie-Anglaise qui a garanti les obligations du Canadien-Nord, à travers cette province. Quant aux recettes et aux dépenses du chemin de fer du Témiscamingue au nord de l'Ontario, et aux sommes qu'il retire de la concession de droits de circulation, je n'en connais rien.

M. CARVELL: Le ministre ne pourrait-il pas nous donner quelque idée si le chemin a soldé ses frais d'exploitation et l'intérêt sur les obligations depuis deux ou trois ans, et s'il y a eu déficit, à combien s'élève-t-il? Sûrement, le ministre doit être en mesure de nous fournir des chiffres à l'égard de cette entreprise? Il nous dit aussi que la province a conclu un marché pour la location d'une partie de sa ligne au Grand-Tronc.

M. COCHRANE: Non, seulement pour la concession de droits de circulation.

M. CARVELL: Eh bien, la province doit en retirer quelque chose.

M. COCHRANE: Je le conjecture bien.

M. CARVELL: Alors, quel serait le montant? Au surplus, le Grand-Tronc ne convient-il pas de payer une certaine partie des frais d'entretien et d'amélioration du chemin, et dans l'affirmative à combien cela s'élèvera-t-il?

M. COCHRANE: Je l'ignore.

M. CARVELL: Le ministre doit le savoir; il doit avoir des chiffres dans le département.

M. COCHRANE: Il n'y a pas de chiffres dans mon département.

M. CARVELL: Alors, il me semble que le ministre, de sa propre connaissance et de sa propre expérience en tant que membre de la législature de l'Ontario depuis quelques années, devrait savoir si le chemin de fer solde ou non ses frais, et il devrait en informer la Chambre. On peut résumer la situation ainsi: si ce chemin de fer fait ses frais, non seulement ses frais d'exploitation, mais l'intérêt sur le capital engagé,—et je crois qu'il rapporte et a rapporté davantage jusqu'ici, et il est à la veille de recevoir \$300,000 ou \$400,000 du Grand-Tronc,—pourquoi le Dominion irait-il...?

M. COCHRANE: Pourquoi le Dominion subventionne-t-il un chemin de fer quelconque?

M. CARVELL: Nous subventionnons les chemins de fer pour venir en aide à leur établissement. Je n'entends pas revenir ici sur ce qui a été dit bien des fois, l'injustice du traitement dont est l'objet un des membres de la confédération en comparaison des autres, mais je dirai à l'honorable

ministre (M. Cochrane) que cette question va revenir sur le tapis, qu'elle sera de nouveau signalée à l'attention de la Chambre et du pays au cours des sessions à venir; et dans ces conditions il lui faudra adopter une règle de conduite fixe à son égard; il va lui falloir convoquer les représentants des provinces et trouver un mode équitable de répartition de ces contributions. Prenez le cas de notre province du Nouveau-Brunswick auquel a fait allusion déjà l'honorable représentant de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley), mais qu'il n'y a pas d'inconvénient à signaler de nouveau. Il y a quarante ans nous donnâmes à une compagnie de chemin de fer 10,000 acres de terre par mille, les plus belles terres du Nouveau-Brunswick; et aujourd'hui cette terre est la propriété du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et elle n'en accepterait pas 7 ou 8 millions de dollars. Pourquoi mon honorable ami n'accorde-t-il pas une subvention à la province du Nouveau-Brunswick?

M. COCHRANE: Si la province du Nouveau-Brunswick veut se charger de construire le chemin de fer nous lui accorderons une subvention.

M. CARVELL: L'honorable ministre se dérobe.

M. COCHRANE: Oh, mais non.

M. CARVELL: Il sait que la province du Nouveau-Brunswick ne saurait se charger d'établir ce chemin, qui est déjà construit et exploité. Nous l'avons fait construire, mais cela nous a coûté à peu près la moitié de nos terrains forestiers; ces terres sont concédées aujourd'hui, et leurs concessionnaires en retirent de gros bénéfices. Si la province du Nouveau-Brunswick était remise en possession des terrains concédés en vue de l'établissement de ce chemin, nous ne serions pas obligés de revenir ici tous les ans pour demander un relèvement de notre subvention; nous aurions des ressources suffisantes pour parer à nos besoins. Malheureusement la province du Nouveau-Brunswick a fait don de ces terres pour assurer l'établissement de la voie ferrée. Mais l'Ontario, il y a nombre d'années, emprunta les sommes nécessaires et construisit le chemin de fer. Il n'y a pas de différence essentielle: la province d'Ontario a dépensé de ses deniers, le Nouveau-Brunswick s'est dépouillé de ses terres; mais l'Ontario obtient le remboursement des sommes dépensées tandis que le Nouveau-Brunswick ne reçoit rien. C'est à cela que je trouve à redire. D'autre part, notre comité, à ce que je pense, a droit de savoir si cette entreprise donne ou non des bénéfices. Si le chemin de fer solde ses frais d'exploitation et l'intérêt sur les capitaux engagés, il n'y a pas de raison pour que nous contribuions 2 millions au trésor de l'Ontario, à moins que ce ne soit parce

M. CARVELL.

que l'honorable ministre (M. Cochrane) veut faire plaisir à ses anciens amis de l'Ontario, et je ne voudrais pas lui imputer de pareils motifs.

M. COCHRANE: Soyez sans inquiétude, cette subvention est accordée parce que les circonstances le justifient.

M. CARVELL: Que l'honorable ministre (M. Cochrane) nous dise ce qui peut bien légitimer la dotation de cette forte somme à sa province natale.

M. BORDEN: Je me permettrai de poser une question à l'honorable député (M. Carvell). Supposons que la province du Nouveau-Brunswick se chargeât d'établir directement le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, au lieu de le faire par l'intermédiaire d'une compagnie, l'honorable député s'opposerait-il à l'octroi d'une subvention à la province du Nouveau-Brunswick en raison de ce chemin?

M. CARVELL: Si c'était nécessaire à l'établissement du chemin, je ne m'y opposerais pas. Mais si la province construisait ce chemin et l'exploitait, ou le cédait à bail à d'autres qui y feraient leur bénéfice, je ne verrais pas de raison pour que la province nous demandât de lui accorder une subvention.

M. COCHRANE: Que l'honorable député me permette de lui poser une question: Ne pense-t-il pas que le Canadien du Nord va réaliser des bénéfices sur l'exploitation de son chemin de fer? Cependant, nous lui avons accordé une subvention et nous avons garanti des obligations.

M. CARVELL: L'honorable ministre oublie que nous accordons des subventions au Canadien du Nord et à d'autres compagnies, comme aide à l'établissement de leurs voies ferrées. Il doit sûrement se rendre compte de la portée de mon objection. Peut-être ne juge-t-il pas mon objection valable, mais au moins doit-il se rendre compte de ce qu'elle signifie. Je n'ai pas ici le texte de la loi des subventions, mais il trouvera, je pense, dans le préambule de toute loi de cette nature qu'elle a pour but de venir en aide à l'établissement de voies ferrées. Or, cette subvention à l'Ontario n'est pas destinée à aider la province à établir un chemin de fer, puisque le chemin de fer est déjà établi, en exploitation, et solde ses frais, et même, d'après les renseignements en ma possession, deviendra une affaire profitable dès que le Grand-Tronc aura commencé à grossir les recettes de sa contribution. Alors, pourquoi faut-il que nous donnions 2 millions, quand nous en avons tant besoin dans d'autres parties du Canada, et cela pour venir en aide à une entreprise qui peut fort bien s'en passer. J'invite l'honorable ministre à y réfléchir.

M. CLARK (Bruce-nord): Il est certain que ce chemin de fer répond exactement à

tout ce qu'en a dit l'honorable ministre (M. Cochrane). Je ne suis pas au fait de sa condition financière présente, mais je la pense solide, et son exploitation profitable. Au reste, je ne vois pas quelle différence cela peut faire en ce qui regarde la subvention. Celle-ci aurait dû être accordée il y a déjà bon nombre d'années.

Comme le ministre l'a déclaré, on en a fait la demande de sa part. Nous ne faisons que reconnaître sur le tard une juste dette du Gouvernement fédéral envers la province d'Ontario, pour avoir construit ce chemin de fer de colonisation dans ce pays neuf qui s'est développé si merveilleusement ces années dernières.

M. MACDONALD: Nous établissons ici un précédent. C'est la première fois que nous ayons jamais accordé une subvention dans de pareilles conditions, que nous ayons versé des sommes à un gouvernement provincial, non pas pour l'établissement d'une voie ferrée, mais une fois le chemin de fer construit. Et bien que le ministre des Chemins de fer ne l'ait pas déclaré en propres termes, on sait assez bien que le gouvernement qui l'a construit réalise un joli bénéfice.

M. COCHRANE: Non, non.

M. MACDONALD: L'honorable député de Bruce-nord (M. Clark) vient de nous le dire. Le très honorable premier ministre chargé de diriger la politique de notre pays perd de vue les intérêts de sa propre province lorsqu'il fait cadeau l'une telle somme à la province d'Ontario, non pas afin de développer le réseau des voies ferrées dans cette province, mais en pur don, tandis qu'il refuse froidement de rien faire d'une façon ou d'une autre pour venir en aide à l'établissement de voies ferrées dont le besoin se fait sentir dans la Nouvelle-Ecosse. Lui et son ministre des Chemins de fer ont entre leurs mains le seul grand chemin de fer de cette province. Nous leur demandons de prolonger ce chemin, et il refuse de le faire, mais d'autre part, il donne à la province d'Ontario cette subvention dont l'effet n'est nullement d'assurer la construction d'un chemin de fer.

M. BORDEN: L'honorable député (M. Macdonald) est très inexact comme toujours. Le Gouvernement n'a rien "refusé" à cet égard. Effectivement, il est à construire un chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Quand aux autres lignes, comme on l'a déclaré, le Gouvernement attend qu'il ait reçu les renseignements nécessaires avant de s'engager dans l'entreprise de leur construction. Dans un cas, il existait une grande divergence d'opinions quant à l'itinéraire à suivre; dans un autre cas, une soumission avait été reçue pour une somme qui paraissait exorbitante, à tel point que l'honorable ministre des Chemins de fer jugea inopportun de l'agréer, et

résolut de se renseigner davantage. L'honorable député préopinant a donc fort mal représenté les choses.

Je ne comprends pas très bien en quoi consiste les objections de mes honorables amis de la gauche. Sont-ils d'avis qu'une province qui se charge d'obtenir un chemin de fer, tronçon important du grand réseau canadien considéré dans son ensemble, a droit à moins d'égards qu'une compagnie qui se chargerait de la même besogne.

Il me paraît quelque peu difficile de soutenir cette proposition, et je ne suis pas bien sûr que les membres de la gauche veuillent l'entreprendre. Cela étant, il reste à examiner la question que vient de soulever mon honorable ami de Carleton (M. Carvell). Selon lui, il n'y aurait pas lieu à subventionner ce chemin, car, pour me servir de ses propres expressions, il se trouve que c'est une entreprise profitable pour la province d'Ontario. Je ne sais quel a pu être le résultat des opérations du chemin pour l'exercice écoulé. Je me souviens qu'il y a trois ou quatre ans, il a donné un profit, mais je sais pareillement que, depuis lors, les choses ont changé par suite du prolongement de la ligne dans le nord, et par suite aussi, je pense, des frais considérables que l'on a faits pour améliorer la voie. Si l'on revoyait l'histoire des subventions aux chemins de fer depuis quinze ou vingt ans, on constaterait, je n'en doute pas, que le Parlement fédéral a plus d'une fois accordé de l'aide à des lignes déjà établies. A moins de me tromper grandement, je crois que la chose est arrivée dans les cinq ou six dernières années. D'ailleurs, comme l'a fait voir avec beaucoup d'à-propos mon honorable ami de Bruce-nord, il a été demandé à la province d'Ontario une subvention peu après que l'on eut décidé de le construire. L'aide n'a pas été accordée. Si la règle que j'énonçais tantôt, d'accorder aux provinces qui entreprennent de construire une partie de l'immense réseau des chemins de fer de ce pays, le même traitement qu'à une simple compagnie qui se charge de construire ce chemin; si, dis-je, cette règle est bonne, pourquoi ne pas l'appliquer à la province d'Ontario et donner pour raison de lui refuser cette aide qu'elle aurait dû demander plus tôt? Si vous poussez cette idée jusqu'à sa conclusion logique, il en résultera simplement ceci, que toute subvention octroyée par l'Etat aurait dû l'être sous cette condition qui, si le chemin devenait une entreprise lucrative, elle lui serait remboursée. Mais je suis persuadé qu'aucun membre de cette Chambre ne conseillerait au Parlement d'imposer une semblable condition aux faveurs qu'il fait. Dans une décision à prendre relativement à cette subvention, nous ne pouvons raisonnablement faire une distinction

entre une compagnie et le gouvernement d'une province, quand l'une et l'autre se chargent de construire un chemin destiné à faire partie du réseau des chemins de fer canadiens. Si ce principe est juste, la province d'Ontario ne devrait pas aujourd'hui être placée dans une position pire par cela que la subvention qui lui aurait été accordée autrefois d'après cette règle ne l'a pas été. Ce sont là les deux considérations sur lesquelles, si je ne me trompe, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer s'appuie pour demander au comité qu'il approuve le projet de loi qui lui est soumis.

M. MACDONALD: Le très honorable premier ministre dit qu'il lui serait facile de trouver maint exemple d'une subvention octroyée par le Gouvernement à des compagnies dont le chemin était déjà établi et mis en service. Je doute que mon honorable ami puisse rien trouver de semblable. Quant à moi, je ne me souviens d'aucun cas où le Parlement ait accordé de l'aide à une compagnie qui eût déjà construit sa ligne. Chaque fois qu'une proposition de cette nature est faite à la Chambre, c'est toujours en vue de l'établissement d'un chemin. Mon honorable ami déclare que, pour n'avoir pas obtenu une subvention quand elle l'a demandée, la province d'Ontario ne devrait pas avoir à en souffrir. Le chemin est construit, le nord de la province a les communications qu'il lui fallait, le public jouit de tous les avantages qui seuls motivent l'octroi d'une subvention, et mon honorable ami assure qu'il n'y a pas à tenir compte de ces faits. Il dit que nous n'avons pas à nous demander si la province d'Ontario exploite cette ligne avec profit, ni si elle fait mieux que de payer l'intérêt des capitaux qu'elle y a dépensés. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est qu'il avance une singulière maxime en fait de subventions aux chemins de fer. Si les gouvernements provinciaux et les compagnies de voies ferrées doivent être à l'avenir considérés comme étant sur un pied d'égalité, nous veillerons avec intérêt aux développements de la politique de son administration à cet égard.

Il est cependant une autre considération sur laquelle je désire insister. Après avoir déclaré que nous sommes excusables de faire à la province d'Ontario cette libéralité, sans tenir compte du fait que les régions concernées ont aujourd'hui toutes les facilités que l'on peut souhaiter et sans même nous demander si la ligne fait ou non des affaires profitables, mon honorable ami hésite cependant à s'engager dans la construction des chemins de fer pour la province de la Nouvelle-Ecosse avant de s'être assuré que le bout de ligne à construire donnera du profit.

M. BORDEN: J'en demande pardon à mon honorable ami, mais je n'ai rien dit de la sorte.

M. BORDEN.

M. MACDONALD: Si ce n'est pas là ce qu'a dit mon honorable ami, j'aimerais à savoir ce qu'il a voulu dire en mentionnant que le ministre des Chemins de fer faisait faire des recherches en vue de s'assurer si le chemin de fer une fois construit donnerait du profit.

M. BORDEN: J'ai expliqué dans le moment qu'à l'égard des chemins de fer mentionnés, il existait diverses opinions sur la meilleure route à suivre. Le ministre des Chemins de fer a cru devoir faire prendre des renseignements là-dessus. Pour ce qui est de l'autre chemin, j'ai dit que des soumissions avaient été demandées et que ces soumissions avaient été reçues au ministère; mais, autant que je me souviens, la somme demandée pour la construction du chemin était tellement excessive que le ministre a pensé bien faire de ne rien conclure sans de nouvelles informations.

M. MACDONALD: Le ministre des Chemins de fer nous a déjà déclaré que, s'il avait rayé de ce budget l'item relatif à ce chemin et n'avait pas accepté l'offre à lui faite, c'est qu'il voulait auparavant s'assurer que le chemin donnerait du profit. Voilà ce que le ministre des Chemins de fer répète chaque fois que cette question a été débattue. Je vois que ce n'est pas l'idée du premier ministre. Pour lui, il s'agirait tout simplement d'une question de tracés et aussi du haut prix que l'on demande. Aucune de ces considérations n'ont suffi au premier ministre pour retrancher du budget de cette année tout crédit relatif à la construction de ce chemin, et il a remis l'affaire à une autre année pour se donner le temps d'y réfléchir. Mon honorable ami a eu pour son propre comté un projet à l'égard duquel le ministre des Chemins de fer n'avait pas plus de renseignements qu'à l'égard de la construction d'un chemin dans le comté de mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair).

M. COCHRANE: Nous avons un plan et un rapport indiquant le coût et le reste, et il n'y a pas la moindre comparaison à faire entre les deux cas.

M. MACDONALD: En quoi cette comparaison est-elle inadmissible?

M. COCHRANE: Nous avons un rapport de l'ingénieur indiquant ce qui est du roc, combien de verges de terre, le coût et le reste.

M. MACDONALD: A cause d'une situation imaginaire quant aux frais, mon honorable ami raye ce crédit du budget, et il nous renvoie à une autre année. Voilà la position dans laquelle se trouve le premier ministre. Il donne cet argent à la province d'Ontario, non pas pour assurer la construction d'un chemin, mais comme

prime, sans égard à la nature du chemin qui se construit, et il refuse absolument d'avoir égard à sa propre province. A cause de quelque petite difficulté relative au tracé de la ligne, il retire à sa province une somme qui allait lui être donnée. L'explication qu'il présente ne paraîtra guère plausible aux habitants de la Nouvelle-Ecosse, qui attendront de lui une meilleure justification de ses libéralités envers les autres provinces, alors qu'il se montre si avare à l'égard de la province qui l'a envoyé ici.

M. CARVELL: Je tiens à faire observer au premier ministre qu'il se met dans une singulière position en ce qui touche à cette affaire. Le principe qu'il pose est nouveau. A l'avenir, peu importe qu'il décide de construire un chemin de fer, peu importe la sorte de chemin que l'on doit établir, tout ce que l'on a à faire, c'est de construire le chemin, et ensuite de s'adresser au Gouvernement qui sera obligé d'accorder une subvention de \$6,400 par mille.

M. BORDEN: J'en demande pardon à mon honorable ami, mais je n'ai rien dit de semblable.

M. CARVELL: Je m'en remets à la Chambre du soin de déclarer si ce n'est pas là la conclusion logique à tirer des déclarations du très honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer. Jusqu'ici, aucune subvention n'avait été octroyée que dans la forme prescrite par la loi. Toujours certaines conditions avaient été posées, qui ont dû être exécutées avant que l'argent fût versé. Le chemin doit avoir été construit conformément à un devis approuvé par le ministre.

Il faut qu'il soit construit d'une certaine manière et il faut qu'il subisse l'inspection des ingénieurs. Rien de cela ne se présente ici. Nous ne savons pas s'il s'agit ici d'un chemin de fer ou d'un tramway; nous ne savons pas si les rampes sont 3 p. 100, 4 p. 100 ou 4 dixièmes de 1 p. 100. Il est vrai que le ministre des Chemins de fer nous assure que quelqu'un qui a visité le chemin—je crois que c'est le président de la commission des chemins de fer—affirme que le chemin est excellent. Assurément, si une compagnie se présentait devant ce Parlement pour demander une subvention, mon honorable ami exigerait d'autres références avant d'accéder à cette demande. Il dirait: Produisez vos plans et devis, et signons un contrat afin que nous sachions ce que nous faisons. Cependant, sans qu'aucun plan ou devis ait été produit.

M. COCHRANE: Je n'ai jamais entendu dire qu'il eût été question d'exiger que ce chemin de fer présentât le même degré d'excellence que certains chemins de fer auxquels des subventions ont été accordées.

M. CARVELL: Mon honorable ami désire changer maintenant que nous lui démontrions combien ridicule est la position dans laquelle il est placé. Plus nous discutons la question, et plus la position à laquelle nous acculons ces messieurs est ridicule. Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux pour lui de venir nous dire: Nous devons à sir James Whitney \$2,000,000, et par conséquent lui faire un cadeau de cette somme.

M. SUTHERLAND: Monsieur le président, en ma qualité de représentant de la province d'Ontario, je dois désapprouver quelques-unes des remarques présentées par ces messieurs de la gauche. L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) a assuré qu'il s'agissait ici d'un pur don. Je désire faire observer que c'est simplement un acte de justice à l'égard de la province d'Ontario. On ne peut pas considérer cela comme un don. L'honorable représentant de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell), s'est aussi exprimé à ce sujet d'une manière qu'il doit, après réflexion, regretter. Ces honorables messieurs ont déclaré qu'ils ne voyaient pas quelle pouvait être la raison de ce paiement, à moins que la chose ne fût due à un désir du ministre des Chemins de fer et des Canaux de récompenser sa province natale. Je dois m'élever contre des remarques de ce genre, et je prétends qu'il s'agit ici d'un acte de justice à l'égard d'Ontario. Nous comprenons très bien l'attitude de ces honorables messieurs de la gauche contre tout ce qui pourrait ressembler à une tentative de nationalisation. Nous savons ce que fut leur attitude à l'égard de la construction de l'Intercolonial et du prolongement de ce chemin de fer vers l'Ouest afin d'en faire un chemin rémunérateur. Nous savons à quel point ils mirent tout en oeuvre pour étouffer cela. L'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) a admis ici l'autre soir que lorsque le chemin a d'abord été commencé, il ne semblait pas beaucoup devoir rapporter des bénéfices.

M. MACDONALD: Quelle a été l'attitude de l'honorable représentant et de ses amis quand sir George Ross a proposé en premier lieu de construire ce chemin de fer de Temiskamingue au nord d'Ontario.

M. SUTHERLAND: L'attitude de mes amis de l'opposition dans la législature a été favorable à ce chemin de fer, mais ils insistèrent pour que le Gouvernement non seulement construisit le chemin mais en prit aussi l'exploitation en propre. C'est là la seule différence d'opinion qu'il y a eu dans la Chambre à cette époque. Le gouvernement entreprit de construire ce chemin parce qu'il n'y avait pas de probabilité que ce chemin serait rémunérateur, et parce qu'il n'y avait aucune compagnie qui voulût prendre la chose à sa

charge. Le chemin fut construit et par un heureux hasard se trouva ouvrir une région qui n'a peut-être pas sa pareille comme richesse dans tout le continent de l'Amérique du Nord. Ce chemin va certainement être d'une grande valeur pour le pays. Y a-t-il quelque raison pour laquelle, après que le gouvernement s'est ainsi aventuré et a développé cette région—j'ajouterais que l'ancien gouvernement n'avait tenu aucun compte de cette partie du pays pour y faire de la colonisation—il ne recevrait pas la subvention qui ne serait pas payée à une compagnie privée? Le Gouvernement a été forcé d'en agir ainsi par suite de la négligence de ces honorables messieurs quand ils étaient au pouvoir. Ils ont vu qu'il n'y avait aucune possibilité de coloniser cette zone argileuse de l'Ontario-nord sans un chemin de fer, et c'est pourquoi le gouvernement d'Ontario prit les devants et construisit le chemin et fit tout ce qu'il y avait à faire pour coloniser la région. Maintenant nous voyons que ces messieurs ont des objections à présenter.

M. CARVELL: J'avais cru que le Transcontinental traversait cette zone argileuse. Est-ce vrai?

M. SUTHERLAND: Ce chemin était en voie de construction avant le commencement des travaux du Transcontinental.

M. CARVELL: Il est possible que mon honorable ami ne veuille pas répondre à la question, et alors il est bien libre de s'abstenir. Mais j'aimerais à avoir une réponse à ma question. J'avais cru que le Transcontinental traversait cette zone argileuse. Est-ce vrai ou non?

M. SUTHERLAND: Assurément, c'est vrai, mais le Transcontinental ne pénètre pas dans le pays du Témiskamingue. Il passe au delà de la ligne de partage des eaux. Le chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario avait pour objet principal d'ouvrir une route dans le pays du Témiskamingue où il y avait là de grandes étendues de terres agricoles, et c'était ces terres qu'on voulait atteindre. Maintenant, nous en sommes rendus au point où nous nous croyons justifiables de pousser la construction de ce chemin encore plus au nord que le Transcontinental, et je crois même qu'il finira par arriver à la baie d'Hudson. Y a-t-il quelque raison qui pourrait l'empêcher de recevoir la subvention qui est accordée aux compagnies? Bien que ce chemin soit devenu rémunérateur, est-ce là une raison qui devrait l'empêcher de recevoir cette subvention? Je ne vois pas que cet argument puisse se soutenir, et je ne crois pas non plus que qui que ce soit puisse prétendre que cet argument soit soutenable. Je crois que l'objection primaire et principale de ces messieurs de la gauche est plutôt dans le sens d'une opposition à

M. SUTHERLAND.

tout ce qui pourrait ressembler à la mainmise de l'Etat sur les chemins de fer.

Je veux maintenant passer à autre chose. Nous avons entendu beaucoup parler des Provinces maritimes et de l'ouest du Canada depuis que ce Parlement est en session, mais on a très peu parlé des provinces d'Ontario et de Québec. Je crois pouvoir assurer que les trois quarts du temps de la Chambre ont été absorbés en des discussions intéressantes les Provinces maritimes et l'ouest du Canada et parce que nous n'avons pas parlé beaucoup d'Ontario, je suppose que quelques-uns de ces honorables messieurs ont fini par croire que nous recevions plus que ce à quoi nous avions droit.

S'il y a quelqu'un en cette Chambre, dont ce soit là l'opinion, je m'élève dès maintenant contre tout ce qu'il pourrait avoir à dire à cet égard. J'affirme, monsieur le président, que la province d'Ontario s'est plutôt montrée trop modeste, durant cette session et durant les sessions passées, quant à la revendication de ses droits. Comparez les subventions payées l'année dernière par les municipalités d'Ontario avec celles payées par les municipalités des autres provinces du Dominion, et vous vous rendrez immédiatement compte de l'importance et de la nécessité du développement des chemins de fer dans cette province. Je vois, dans les rapports officiels, que les municipalités d'Ontario ont payé l'an dernier en subventions pour constructions de chemins de fer \$13,361,075, alors que les municipalités de tout le pays n'ont payé que \$18,042,823, ce qui démontre que les municipalités d'Ontario ont payé trois fois autant que toutes les autres provinces du Canada. Où pourrions-nous trouver de meilleures preuves que les gens d'Ontario sont persuadés de la nécessité qu'il y a pour eux de développer les chemins de fer.

En outre, quand un chemin de fer est construit sur la rive est de l'Ottawa dans la province de Québec, et traversant un pays d'une nature très similaire au pays de Témiskamingue, est-ce qu'Ontario ne verse pas sa quote-part de la subvention accordée par le Dominion pour la construction de ce chemin; et doit-on prétendre que quand un chemin de fer est construit dans Ontario dans un district similaire, la province doit le construire à elle seule, et qu'elle ne doit pas s'attendre à recevoir aucune subvention du Trésor public. La même remarque s'applique à la construction des chemins de fer dans l'Ouest et à la vérité par tout le Dominion. Et si aujourd'hui nous votons une subvention pour un chemin de fer qui est déjà construit, ce n'est pas la faute d'Ontario; cela est dû à ce que le Gouvernement à Ottawa a refusé d'accorder une concession quand le chemin était en voie de construction, et à laquelle la province avait justement droit dans le temps. Ce versement de subvention n'est donc maintenant qu'un

acte de justice tardive à l'égard de la province, ainsi que quiconque pourra s'en convaincre qui voudra juger la chose avec impartialité. L'honorable représentant de Renfrew-sud nous a dit l'autre soir que le chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario avait été construit par la province parce qu'il n'y avait aucune probabilité que ce chemin serait jamais rémunérateur; et maintenant l'argument est invoqué par ses amis que précisément parce que ce chemin de fer est devenu presque rémunérateur—et je suis heureux d'annoncer que les prévisions les plus optimistes ont été dépassées sous ce rapport—il doit aujourd'hui être privé du privilège de la subvention.

L'honorable représentant de Carleton, (N. B.) a parlé de ce chemin de fer avec dédain et il a dit qu'il ne savait pas même s'il ne s'agissait pas là après tout seulement d'un simple tramway, car la Chambre ne possédait aucuns renseignements au sujet de la manière dont ce chemin avait été construit. Eh bien, tout ce que mon honorable ami a à faire c'est d'en référer pour cela à celui qui siège en avant de lui le ministre des Chemins de fer dans l'ancien gouvernement, ou encore interroger quelques-uns de ses amis d'Ontario qui l'entourent, et ces messieurs pourront certainement l'assurer que ce chemin est excellent sous tous rapports, et même de beaucoup supérieur à la moyenne ordinaire. Je dois dire, monsieur le président, que c'est mon devoir de m'élever contre les insinuations lancées ce soir par des membres de l'opposition que ce chemin de fer est un pur don de main à main à la province d'Ontario. Je dis que ce n'est là qu'un acte de justice tardive à l'égard de cette province, et qui aurait dû être rendu depuis bien des années.

M. CLARK (Red-Deer): Si mon honorable ami est fondé à prétendre que la province d'Ontario a souffert dans le passé de trop de modestie, il y a tout lieu de croire que c'est là un accès de vertu qui disparaîtra chez elle avant longtemps, grâce à l'initiative du ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Je l'espère bien.

M. CLARK (Red-Deer): Après tout, il y a quelque chose qui milite en faveur du point de vue invoqué par Ontario sur cette question.

M. BENNETT (Simcoe-est): La majorité qu'elle a donné la dernière fois.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne me serais pas attendu qu'en la personne de mon honorable ami de Simcoe-est, je trouverais là une occasion si facile de faire valoir l'argument que je vais maintenant présenter.

Le Gouvernement se trouve heureusement en possession d'un très gros surplus et s'il doit être partagé, pourquoi, naturellement comme le dit l'honorable député de Sim-

coe, une forte partie n'irait-elle pas à la province d'Ontario. Un tiers de toute la Chambre se compose de représentants conservateurs de cette province—les dépouilles appartiennent aux vainqueurs. Mon honorable ami de Simcoe-est dit que c'est le principe sur lequel on a fait ce partage et je ne pense pas qu'on ait besoin d'aller plus loin. Mais si cet argument peut être trouvé excellent par la population d'Ontario, mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) doute un peu qu'il soit bien accueilli par la population de la Nouvelle-Ecosse et j'ai aussi des doutes pour la région que je représente. Le partage d'un surplus est un travail très agréable, tant qu'il y en a, mais je doute qu'il y ait dans un avenir prochain un surplus aussi grand à partager dans le pays. Mon honorable ami d'Oxford (M. Sutherland) exprime des idées qui me semblent sortir d'un cerveau très lucide et ses discours ont toujours le mérite d'être brefs, mais je ne sais pas si je puis admettre tous ses arguments et surtout celui que c'est le devoir du Gouvernement actuel de réparer toutes les erreurs des gouvernements passés. Je pense que les honorables députés eux-mêmes hésiteraient à entreprendre cette tâche au sujet du gouvernement qui vient de quitter le pouvoir, si ses fautes étaient aussi nombreuses que nos adversaires voudraient le faire croire au pays. Je ne crois pas qu'aucun député de la droite ait répondu à l'argument qui a été répété avec beaucoup de clarté par mon honorable ami de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). Il a dit que la règle générale dans le pays, à propos des subventions, était de les donner pour la construction d'un chemin de fer et dans ce cas-ci on n'a exprimé aucune prétention quelconque qu'elle était accordée pour ce motif. La ligne est construite et d'après les meilleurs renseignements que nous puissions avoir, elle donne des profits et on propose pourtant d'offrir à la province deux millions de dollars pour cette ligne qui est une entreprise rémunératrice. C'est la proposition toute simple en face de laquelle se trouve le Canada.

Pour moi, il est très douteux que dans tout le pays on trouve un enthousiasme comparable à celui de ces soixante-dix députés environ dont l'état d'esprit a si simplement et si clairement été exposé par mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett). Le premier ministre a demandé si un député de l'opposition voudrait prétendre que les subventions ne devraient pas être accordées à des lignes qui donnent des profits. Ai-je bien compris mon très honorable ami?

M. BORDEN: Non. Ce que j'ai dit c'est que le principe soutenu par les honorables députés de l'opposition conduirait logiquement à cette conclusion que nous devrions insérer dans le bill des subventions une dis-

position disant que si un chemin de fer devenait une entreprise rémunératrice, la subvention devait être remboursée.

M. CLARK (Red-Deer): Ce serait une conclusion très éloignée à tirer de prémisses évidentes. Nous avons une ligne déjà construite et elle donne des bénéfices, mais insérer l'autre disposition au sujet d'un chemin de fer et dire que s'il donne des profits, la subvention sera remboursée, ce serait un genre de loi très problématique.

M. BORDEN: C'est ce que je pense.

M. CLARK (Red-Deer): Bien qu'il puisse y avoir une certaine logique dans la proposition, je ne pense pas que des deux côtés de la Chambre il y ait quelqu'un qui serait disposé à défendre l'autre proposition que nous devrions donner des subventions aux lignes qui rapportent. Assurément personne ici ne voudrait l'entreprendre. Nous avons un bien meilleur emploi à faire de notre argent que de le donner à une ligne qui fait des profits. Personne ne pourrait défendre cette doctrine. Le devoir évident d'un gouvernement placé en présence d'un surplus de \$39,000,000 et qui ne trouve rien de mieux à faire que de donner des millions à une ligne qui fait déjà des bénéfices, c'est de soulager le pays des impôts et de faire en sorte qu'il n'ait pas un surplus pareil dans les années suivantes. C'est la conduite que devrait tenir un Gouvernement qui emploie économiquement les revenus d'un pays.

Mais en attendant, comme je l'ai dit en commençant, c'est une justice un peu brutale qui est employée pour partager le surplus et donner un si grand avantage en ce moment à la province d'Ontario et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a une apparence de justification pour sa conduite en disant qu'il applique le précepte bien connu de l'Écriture: "Il sera donné à celui qui possède déjà."

Je ne crois pas pourtant que cela le menerait très loin pour administrer les finances d'un vaste pays comme le Canada. A propos de ces subventions, il faudrait certainement qu'il ait un motif plus puissant que celui qui a été indiqué par le premier ministre. En réalité, il y a une opinion qui commence à se répandre parmi les gens les plus intelligents du pays, à savoir qu'on ne saurait trop être prudent dans l'application de ce système d'accorder des subventions aux chemins de fer. Le temps viendra où nous n'aurons plus l'énorme abondance dont nous nous glorifions aujourd'hui, où nous n'avons pas l'immense imputation de richesses que nous avons ou la grande production de richesses qui est une conséquence de cette imputation et alors ce système de subvention aux chemins de fer devra être l'objet d'une grande surveillance. Je dois protester contre cette doctrine que toute justification est

M. BORDEN.

bonne pour accorder une subvention à une entreprise qui donne déjà des bénéfices.

M. SINCLAIR: Je suis surpris de la position prise par l'honorable ministre des Chemins de fer qui doit certainement être bien renseigné sur le chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario, quand il a refusé de dire à la Chambre les profits réalisés annuellement par ce chemin de fer. J'ai pris la peine d'examiner les comptes du trésorier et j'ai trouvé qu'en 1909, la commission avait payé au trésorier d'Ontario \$550,000 et en 1910, \$420,000 en portant à la réserve \$238,176.60. Je n'ai pas pu me procurer les chiffres pour 1911, mais ceux-là montrent à la Chambre que cette entreprise donne vraiment de beaux bénéfices. Je prétends qu'on n'a pas répondu à l'argument présenté par mon honorable ami de Carleton, (N.-B.) (M. Carvell), c'est-à-dire que les subventions sont données au Canada pour aider à la construction des chemins de fer et non pour aider les chemins de fer qui sont déjà construits et qui sont une entreprise donnant des profits. Supposons, par exemple, que le Pacifique-Canadien ait été construit sans subvention et soit devenu une grande institution, très riche, gagnant un énorme montant d'argent, serait-il convenable pour ceux qui le possèdent de venir s'adresser maintenant au Gouvernement et de lui dire: Vous ne nous avez jamais donné de subvention, par conséquent vous devez nous en donner une maintenant.

Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a signalé le fait que le premier ministre avait refusé de construire un embranchement dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, peut-être parce qu'il avait besoin de plus amples renseignements à son sujet. S'il veut revoir les débats qui ont eu lieu durant la session actuelle, il verra que l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il ne voulait pas s'embarquer dans cette aventure sans avoir l'assurance que la ligne payerait non seulement ses dépenses d'exploitation mais l'intérêt sur le capital. C'est le principe qu'il a établi d'abord. Une nombreuse députation de la Nouvelle-Ecosse, intéressée à la construction de ce chemin de fer dans mon comté a rendu visite au ministre des Chemins de fer. Cette députation comprenait un certain nombre de ses amis politiques, citoyens influents dans cette partie du pays, et quelques-uns m'ont dit qu'il les avait informés que s'ils ne pouvaient pas lui démontrer qu'au moins dix wagons de poissons frais pourraient être expédiés chaque jour par ce chemin de fer depuis la côte jusqu'au marché de Montréal, il ne s'embarquerait pas dans cette entreprise.

M. COCHRANE: Ils vous ont raconté des histoires s'ils vous ont dit cela.

M. SINCLAIR: J'ai fait remarquer à mon honorable ami que le marché de Montréal n'absorbait pas dix wagons de poisson frais par jour, que tous les marchés où l'on vend du poisson au Canada ne pourraient pas absorber cinq wagons de poisson frais par jour et qu'on devrait jeter à l'eau les cinq autres wagons si on les expédiait à Montréal. Je ne sais pas si ce raisonnement a ou n'a pas convaincu le ministre, mais depuis, nous n'avons plus entendu dire qu'il avait décidé de s'embarquer à une date quelconque dans la construction de cet embranchement. Le très honorable premier ministre a dit qu'il attendait de nouveaux renseignements. Je dois lui dire que le gouvernement précédent a pris des engagements pour 40 milles de cette ligne et à propos de ces 40 milles il a des renseignements. Il sait le nombre de verges cubes de terre qu'il faut enlever, il sait les ponts qu'il faut construire, il connaît le nombre de verges cubes de roc qu'il faut extraire, il a tous les renseignements détaillés qu'il pourrait demander.

Quiconque a des connaissances en chemins de fer admet que le contrat de l'entreprise a été avantageux pour le Gouvernement. Les entrepreneurs ont déposé \$100,000 dans les caisses du Gouvernement et ils étaient prêts à commencer le travail sur cette ligne au moment où mon très honorable ami est arrivé au pouvoir. Au lieu de demander de nouveaux renseignements, qu'a-t-il fait? Il a annulé le contrat qui avait été accordé pour 40 milles et il a congédié les ingénieurs qui travaillaient à recueillir des renseignements pour les autres 40 milles. Il ne me semble pas que mon très honorable ami parlait sincèrement quand il a dit qu'il avait besoin de renseignements parce que s'il en avait voulu réellement, il aurait permis aux ingénieurs d'achever leurs travaux qu'ils étaient sur le point de terminer quand il est arrivé au pouvoir. Il doit trouver une raison meilleure. Quand le gouvernement précédent s'est occupé de cette question, il a constaté qu'il faudrait deux embranchements—un dans le comté de Guysborough et un dans le comté d'Halifax. A ce moment, mon très honorable ami représentait comme aujourd'hui le comté d'Halifax avec M. Crosby, tous deux conservateurs. Le Gouvernement projeta une ligne dans le comté d'Halifax et une autre dans le comté de Guysborough. Mais quand mon très honorable ami arriva au pouvoir, il conserva la ligne dans son propre comté et passa sa plume sur le crédit de \$1,000,000 qui était destiné à la construction de la ligne dans le comté de Guysborough. Telle est la situation. Je ne sais pas quand on y remédiera; mais je ne laisserai passer aucune occasion d'insister là-dessus auprès du premier ministre et du ministre

des Chemins de fer. Ils doivent trouver des raisons meilleures que celles données déjà à la Chambre avant de pouvoir satisfaire la population de la Nouvelle-Ecosse sur ce point.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) prétend que dans la distribution de cet argent à Ontario et aux autres provinces du Canada, on adopte le précepte évangélique "A celui qui possède déjà il sera donné". L'autre jour je me suis permis de paraphraser ce précepte en disant: "A celui qui possède des influences politiques il sera donné, et à celui qui n'en possède pas, sera enlevé le peu qu'il a".

M. DEVLIN: Ce bill est intitulé un acte pour autoriser une subvention au gouvernement de la province d'Ontario. Je ne suis pas opposé à ce que la province d'Ontario reçoive des subventions, mais il y a lieu d'être étonné du chiffre et de la nature de ces subventions. D'ici à quelques mois probablement, et sûrement d'ici à un an, nous aurons à rencontrer les électeurs de la province de Québec et quand nous nous présenterons devant eux, pour discuter les questions provinciales, ils ne manqueront pas de nous demander, à nous les gardiens des intérêts du peuple canadien, ce que nous avons fait pour défendre les droits des autres provinces.

Nous avons ici des nationalistes qui siègent sur les bancs de la droite. (Interruptions.)

M. DEVLIN: Leur principal argument, au cours de la campagne électorale, était qu'ils voulaient venir siéger ici pour défendre les droits de la province de Québec. Au cours de la session, nous avons entendu les représentants des Provinces maritimes et des provinces de l'Ouest déclarer que les droits de leurs commettants ont été sacrifiés et avons-nous raison de nous en étonner, quand nous voyons avec quel sang-froid le trésor public est mis à contribution, pour satisfaire les exigences de certaines provinces.

Sir James Whitney, qui se croyait en état de pouvoir dicter ses conditions, ne mettait aucun frein à ses exigences et il aurait mis le trésor à sec, si l'énergique ministre de l'Intérieur n'était pas intervenu et n'avait pas réclamé la part du Manitoba. Les représentants des autres provinces dans le cabinet ont permis à ces deux ministres de prendre tout ce qu'ils voulaient, en foulant aux pieds les droits des Provinces maritimes, des provinces de l'Ouest et de la vieille province de Québec.

M. CURRIE: Adopté.

M. DEVLIN: J'entends l'honorable député de Simcoe-nord dont la voix mélodieuse est bien connue dans cette Chambre, déclarer que le bill est adopté. S'il peut donner une seule raison plausible pour que cet argent soit voté à la province d'Ontario,

au détriment des autres provinces, je m'engage à reprendre mon siège et à voter en faveur du bill.

M. BENNETT (Simcoe-est): La construction du chemin de fer de Témiskamingue au nord d'Ontario n'a-t-elle pas profité considérablement à toute la région du Temiskamingue, et partant, à la province de Québec?

M. DEVLIN: Si j'étais aussi partisan du provincialisme...

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. DEVLIN: Si je ne tenais compte que des intérêts de ma province, je ne me croirais pas digne de siéger dans cette Chambre. On prétend que ce chemin de fer profitera à la province de Québec, mais je sais qu'une somme d'environ deux millions de dollars est donnée au gouvernement d'Ontario sous prétexte de subventionner un chemin déjà construit, un chemin dont les recettes égalent les dépenses, un chemin qui, si je suis bien renseigné, rapporte suffisamment pour payer l'intérêt sur ses obligations. Le Gouvernement fédéral a donné en outre des centaines de milliers de dollars à d'autres chemins de la province d'Ontario. Il a fait cadeau à la province d'un immeuble, dans la ville de Toronto, qui est estimé à plus d'un million de dollars et maintenant, contrairement aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, contrairement aux principes posés par les pères de la Confédération, on veut faire un nouveau cadeau de deux millions à la province d'Ontario et l'honorable député de Simcoe-est vient nous dire que c'est pour le plus grand avantage de la province de Québec. La prétention de mon honorable ami équivaut à ceci: déchirez la constitution, foulez aux pieds les droits des autres provinces et appuyez cette proposition, parce que la province de Québec en profitera et que vous appartenez à cette province. Tant que j'aurai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, je combattrai une semblable politique.

Le Gouvernement que nous avons aujourd'hui n'a pas pu consacrer la moindre petite somme à une entreprise nationale, le canal de la baie Georgienne, et cependant il distribue des millions à certains gouvernements provinciaux. Quand nous lui demandons de faire quelque chose pour le canal de la baie Georgienne, il répond qu'il n'a pas d'argent.

Un DEPUTE: Qu'est-ce que le gouvernement libéral a fait pour cette entreprise?

M. DEVLIN: Le gouvernement libéral a dépensé des sommes considérables pour faire les études préliminaires et pour se procurer les données que nous avons aujourd'hui et que le premier ministre prétend avoir hâte de se procurer. Le gouvernement libéral...

M. DEVLIN.

M. WHITE (Renfrew-nord): Depuis combien de temps le résultat des études préliminaires a-t-il été déposé sur le bureau de la Chambre par l'ancien gouvernement?

M. DEVLIN: En réponse à l'honorable député de Renfrew-nord, je puis dire que j'ai ici le dernier rapport préparé par l'ancien gouvernement concernant le canal de la baie Georgienne. Ce rapport est très complet et avant le 21 septembre dernier, le Gouvernement était décidé à ordonner le commencement des travaux.

Plusieurs DEPUTES: Oh, oh.

M. WHITE (Renfrew-nord): Ce rapport dont parle l'honorable député n'a-t-il pas été déposé sur le bureau de la Chambre en 1908?

M. DEVLIN: Mon honorable ami me permettra de lui demander...

Plusieurs DEPUTES: Répondez à la question.

M. DEVLIN: Pourquoi nos honorables adversaires ont-ils empêché les estimations budgétaires de l'an dernier d'être votées? S'ils ne s'étaient pas opposés au vote du budget, nous aurions eu des millions pour construire le canal de la baie Georgienne.

M. CURRIE: Le budget de l'an dernier ne contenait pas un dollar pour cette entreprise.

M. WHITE (Renfrew-Nord): L'ancien Gouvernement n'a jamais rien demandé au Parlement pour la construction du canal de la baie Georgienne.

M. DEVLIN: Nous étions sur le point de le faire.

Plusieurs DEPUTES: Oh, oh.

M. DEVLIN: Le Gouvernement était sur le point de commencer les travaux lorsqu'il a été renversé.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. WHITE (Renfrew-Nord): Après avoir été quinze ans au pouvoir.

M. DEVLIN: Peut-on citer une seule année du régime libéral, dans lequel le Gouvernement n'a pas consacré des sommes considérables à cette entreprise?

M. WHITE (Renfrew-Nord): Cela était un an ou deux avant le dépôt du rapport.

M. DEVLIN: Le Gouvernement libéral n'a-t-il pas fait préparer tous les leviers topographiques et hydrographiques? N'a-t-il pas entrepris d'établir des réservoirs d'eau dans le haut de l'Ottawa? N'a-t-il pas fait creuser la rivière? N'a-t-il pas ordonné une foule de travaux en vue de la construction de ce canal?

M. WHITE (Renfrew-Nord): Il a mis dans le budget une somme de un million pour le canal de Newmarket et pas un sou pour celui de la baie Georgienne.

M. DEVLIN: Mon honorable ami sait parfaitement que si nous étions revenus au pouvoir. . .

Plusieurs DEPUTES: Oh, oh.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'honorable député s'écarte quelque peu de la question qui est devant la Chambre.

M. DEVLIN: Les honorables députés de la droite m'interrompent continuellement.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Je le sais, mais je rappelle le règlement à l'honorable député.

M. DEVLIN: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président. Mais permettez-vous que les honorables députés de la droite me posent des questions concernant une entreprise nationale, sans que j'aie le droit de répondre. Je désire avoir votre décision sur ce point.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'honorable député lui-même a permis à ses collègues de l'interroger. Ce n'est pas une raison pour qu'il entreprenne de discuter au long la question du canal de la baie Georgienne pendant que la Chambre est saisie d'une autre question.

M. DEVLIN: J'ai permis aux honorables députés de la droite de poser une question et je suis tenu de demander la permission du président avant de répondre; si cette permission m'est refusée, je m'incline devant votre décision.

Je proteste contre cette proposition parce que je considère qu'elle est injuste pour les autres provinces et surtout pour la province de Québec. Je proteste de plus, parce que l'on donne une somme aussi considérable à un chemin de fer peu important de la province d'Ontario, quand nous sollicitons sans cesse le Gouvernement pour faire quelque chose pour une grande entreprise nationale, et j'espère que vous me permettez, monsieur le président, avant que je reprenne mon siège, de nommer cette grande entreprise—le canal de la baie Georgienne.

M. McKENZIE: Monsieur le président. . .

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. McKENZIE: Quoique fassent les honorables députés de la droite, ils ne m'empêcheront pas de faire ce que je crois être mon devoir.

Jamais je ne me lève en cette Chambre dans le but seul de m'opposer inutilement à un projet de loi que l'on discute, ni pour faire une opposition factieuse. Toutefois, en cette circonstance je tiens à prendre la

parole parce qu'il s'agit d'une question qui intéresse le développement des chemins de fer du Canada. Je ne prends pas cette attitude parce que la province qui bénéficiera de ces avantages est la province de l'Ontario, non, mais parce que je crois qu'il m'incombe, en ma qualité de représentant d'une partie de la Nouvelle-Ecosse, d'exposer à la Chambre les vues et les besoins de mes commettants chaque fois que l'occasion favorable m'en est fournie. Peu importe ce que je pense de la politique du très honorable chef du Gouvernement (M. Borden), j'ai toujours eu beaucoup d'égard pour sa connaissance approfondie de la loi, et pour les grandes aptitudes qui le caractérisent en qualité d'avocat. Cependant, il a éprouvé un certain embarras à établir la moindre différence qui peut exister entre la position d'une province qui construit elle-même une voie ferrée et celle d'une compagnie particulière qui poursuit un travail semblable. A mon sens, nombreuses et frappantes sont les différences qu'on peut établir sous ce rapport. Qu'on me permette de signaler au très honorable chef du Gouvernement et à la Chambre quelques-unes de ces différences qui, assurément, doivent s'imposer à son esprit ainsi qu'à celui de toute personne raisonnable. Il s'est donné le mal dans plusieurs circonstances de nous dire que la propriété de la couronne, quant au droit du Dominion, ne diffère pas essentiellement de la propriété de la couronne, quant au droit de la province intéressée. Il sait que le chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario appartient à la couronne substituée au droit de la province de l'Ontario et que l'argent qu'on se propose d'accorder à cette compagnie est celui de la couronne qui représente le Dominion tout entier. Lorsque la couronne se propose de s'octroyer à elle-même l'argent qu'elle perçoit d'ici et de là, il doit exister des différences manifestes et sensibles entre ce fait et celui d'une corporation qui vient solliciter des subventions du Gouvernement fédéral. N'existe-t-il pas de différence entre un chemin de fer qui est la propriété de l'Etat et un autre chemin de fer qui appartient à des particuliers? Souvent on nous dit que l'Intercolonial pourrait abaisser son tarif de transport, parce que c'était l'argent de l'Etat qui acquittait les déficits de son exploitation dont personne espère retirer de dividendes.

Telles ont toujours été les raisons qu'on invoquait pour expliquer comment il se faisait que l'Intercolonial pût abaisser ses tarifs de transport. La province d'Ontario possède des intérêts pécuniaires dans ce chemin de fer, mais c'est l'argent de la couronne qui est surtout en jeu et c'est pour cela qu'on n'oblige pas cette province d'acquitter des dividendes dans le cas de cette entreprise. C'est son argent qui permet à l'Etat d'améliorer le service et de dimi-

nuer les taux de transport de l'Intercolonial. Voilà pourquoi ce dernier diffère entièrement d'une voie ferrée appartenant à des particuliers qui, pour mener à bien une entreprise de cette nature, doivent entretenir le ferme espoir qu'en dépit de tout, l'exploitation de cette voie ferrée rapportera des dividendes. J'exprime donc l'avis qu'accorder une subvention à une corporation particulière et faire le même don à un gouvernement provincial sont deux choses qui diffèrent du tout au tout. Mais supposons que le très honorable premier ministre (M. Borden) ne se trompe pas en disant que la province de l'Ontario peut se trouver en la posture d'une corporation particulière, dans ce cas-là, il imposera au gouvernement de l'Ontario les conditions auxquelles il soumet une corporation particulière. Dans une occurrence de cette nature une corporation particulière pourrait transporter le courrier sans exiger la moindre rémunération. Se trouve-t-il dans ce projet de loi une disposition quelconque qui déroge, s'il plaît au gouvernement de l'Ontario de le demander, que ce chemin de fer et que ses embranchements transporteront le courrier gratuitement? Pas un mot. Dans un cas de cette nature, une corporation particulière de chemin de fer se trouve soumise à la commission des chemins de fer et aux règlements que cette dernière édicte dans le but d'établir un tarif et une loi uniformes pour tous les chemins de fer du pays. Relève-t-on dans le projet de loi que la Chambre délibère maintenant une seule disposition qui oblige le gouvernement de l'Ontario d'observer lui-même ces règlements? Non, pas un mot. Une corporation de chemin de fer particulière devra se soumettre à toute condition qu'il plaira au Gouvernement de lui imposer quant à son trafic.

Cependant, on ne parle pas de telles conditions dans ce projet de loi. En outre, si l'on doit, après tout, accorder ces subventions, on devrait, au moins, suivre la procédure édictée au statut relatif aux subventions. Je conclus donc qu'on devrait observer toutes et chacune des dispositions mentionnées à ce statut, avant d'acquitter cet argent. Je le demande au très honorable premier ministre et à l'honorable ministre des Chemins de fer: pourquoi ne décrètent-ils pas qu'on observera ces stipulations quand il s'agira d'acquitter cette subvention? Une compagnie particulière doit prouver que sa ligne est construite d'après certaines règles établies; qu'elle a construit un certain nombre de milles; que sa ligne a certaines pentes, enfin, que tout cela lui coûte tant d'argent. On ne trouve le moindre mot du gouvernement de l'Ontario qui établisse que cette ligne coûte \$3,000, \$50,000 ou \$100,000 par mille; d'où l'on doit conclure que la seule preuve qu'il est nécessaire d'établir, c'est celle dont a

M. McKENZIE.

parlé ouvertement l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) lorsqu'il a dit que l'Ontario a fourni une majorité considérable à la présente administration et cela, dans le seul but d'exposer ses griefs et d'obtenir tout l'argent dont elle pourrait avoir besoin. J'ignore si c'est bien là toutes les conditions imposées au parti au pouvoir par cette province de l'Ontario qui a assuré le succès de ce dernier. Je m'oppose à cette subvention non pas parce qu'on paiera cet argent à la province de l'Ontario, mais parce que, si nous voulons faire un travail fructueux en cette Chambre, nous devons voir à ce que cet argent ne soit payé que d'après un principe d'affaires, parfaitement établi.

Le très honorable premier ministre dit qu'on va substituer la province de l'Ontario aux droits et privilèges d'une corporation particulière. Cependant, il nous demande d'établir une différence entre la posture où se trouve la province de l'Ontario et celle où se débattent les corporations particulières.

M'est avis que si le chemin de fer canadien du Pacifique ou le chemin de fer Canadien-du-Nord s'adressait à ce Gouvernement pour lui demander une subvention semblable à celle-ci, les ministres n'écouterait pas favorablement ces demandes et ne s'en occuperaient pas le moins du monde mais si nous écoutions les ministres, nous pourrions obtenir d'eux l'engagement d'exécuter les travaux les plus dispendieux; nous pourrions édicter, entre autres dispositions rigoureuses, celles qui décrèteraient que chaque dollar qui servirait à la construction de telle ou de telle voie ferrée serait dépensé en la façon qui servirait le plus, à notre estime, l'intérêt public. Aujourd'hui l'honorable ministre des Chemins de fer s'adresse à nous et nous demande de voter un crédit et cela, sans nous fournir la moindre preuve qui puisse nous éclairer. Il n'exige pas de la province de l'Ontario qu'elle lui dise combien va coûter la construction de cette voie ferrée, ou combien de milles elle s'engage de bâtir dans un temps déterminé, enfin, on n'exige de cette compagnie la moindre de ces conditions qu'on impose aux corporations particulières. J'entretiens fortement l'opinion que même les honorables membres de la droite comprendront combien il vaut mieux établir clairement en cette Chambre une cause de cette nature et la décider en une façon que tous ils pourront défendre auprès de leurs électeurs. On s'est écrié ici même, très fréquemment, lorsque nous mettions en doute l'opportunité de voter un crédit semblable. Oh! vous condamnez cette entreprise puisque vous avez l'intention de voter contre la demande de ses promoteurs. Mais c'est le devoir et c'est le droit de chacun des membres de

cette Chambre de s'abstenir d'approuver un crédit avant qu'on ne lui démontre parfaitement que l'entreprise est juste et qu'on en poursuivrait l'exécution d'après des principes bien arrêtés et bien définis. Ce soir on a tenté d'établir que nous nous opposions à ce crédit, parceque c'était la province de l'Ontario qui en profiterait. Autant que je le sache, nul membre de cette Chambre n'a entre-tenu cette idée.

Je tiens à faire observer au très honorable premier ministre que je n'établis pas autant de différence entre une province et une autre, que je n'en conçois quand il s'agit de demander qu'on traite avec une même justice toutes les parties du Canada d'après les données d'une égalité convenable. Je ne crois pas que ce Gouvernement traite la province de la Nouvelle-Ecosse, surtout les parties de cette dernière où l'on ne trouve pas de voie ferrée, comme elle devrait l'être. Pourquoi était-il devenu nécessaire de biffer du budget les crédits qu'on y avait inscrits l'année dernière et que cette Chambre avait adoptés à deux reprises différentes, crédits qui étaient destinés à la construction de ces voies ferrées subsidiaires? Cependant, cela aurait été de nature à encourager la population si on avait laissé ces crédits au budget supplémentaire et si on les avait mis à la disposition du Gouvernement qui s'en serait servi après avoir obtenu les renseignements nécessaires. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter on demande la construction de 22 milles seulement de voie ferrée; les ingénieurs ont fait le tracé de cette ligne et, après avoir obtenu tous les renseignements désirables, ils ont adressé au ministère un rapport dont on ne s'est pas occupé. Le budget supplémentaire de l'année dernière mentionnait un crédit qui aurait assuré le commencement des travaux. Nous constatons aujourd'hui qu'on a biffé le crédit du budget supplémentaire et nous apprenons que rien ne sera fait et qu'il nous faudra revenir à la charge à ce propos l'an prochain. Tout ce qu'il faudrait, ce serait que l'honorable ministre des Chemins de fer mit au travail sur cette route des ingénieurs durant six semaines seulement. Il pourrait ensuite inviter la concurrence et s'il ne trouvait pas les soumissions de son goût, il pourrait faire construire lui-même ce chemin de fer.

On nous dit que la province du Manitoba mérite beaucoup de considération parce qu'elle est habitée par des colons. Je tiens à dire au très honorable premier ministre qu'il n'y a pas au Canada de colons plus authentiques que ceux qu'il trouvera à la Nouvelle-Ecosse. Nos ancêtres sont venus, il y a deux cents ans, s'établir dans cette partie du pays qui n'était alors qu'une vaste forêt. On n'y rencontrait partout que des Indiens. Ces colons se sont servi d'abord de la hache pour abattre les arbres; ils

commencèrent ensuite à cultiver le sol. Il y a deux cents ans de cela et les descendants de ces pionniers ne jouissent aujourd'hui des avantages d'aucun chemin de fer. Fils de pionniers, ne méritent-ils pas qu'on tienne compte d'eux? Depuis deux cents ans ils acquittent les impôts et ils ont rempli leurs devoirs de citoyens depuis la Confédération. Après avoir réussi enfin à faire inscrire au budget supplémentaire du dernier exercice un crédit de \$200,000 que la Chambre a voté à deux reprises différentes et qui devait nous procurer les avantages d'un chemin de fer, nous voyons aujourd'hui l'honorable ministre des Chemins de fer biffer complètement ce crédit. Qu'accorde-t-il aux autres provinces? Il donne \$26,000,000 en subventions à différentes parties du Canada; il accorde \$2,000,000 à la province de l'Ontario et \$1,715,000 au chemin de fer canadien du Pacifique, sans compter les subventions qu'il distribue en vue de la construction de ponts et de voies ferrées par tout le Canada.

Cette puissante compagnie, si heureuse dans son entreprise, celle du chemin de fer canadien du Pacifique, qui possède tellement de millions qu'elle ne sait qu'en faire, reçoit quelques centaines de milliers de dollars pour construire des ponts qu'elle pourrait bâtir elle-même sans l'aide de l'Etat; oui, tout cela est vrai, mais l'honorable ministre ne peut disposer d'un seul dollar pour faire exécuter des arpentages et des levés dans le comté de Victoria. Le très honorable premier ministre qui vient de cette province et qui est le seul membre du ministère en qui nous pouvons espérer se contenter de dire: "qu'il en soit ainsi", lorsque son ministre des Chemins de fer biffe ce crédit du budget supplémentaire. Quand nous venons ici plaider notre cause devant les ministres en toute justice et en toute équité, ceux qui entourent le très honorable premier ministre nous disent de nous taire. Voici la seule considération que nous recevons de la part de la très grande majorité des membres de la droite.

L'honorable ministre des Chemins de fer a accordé \$6,300,000 à la Colombie-Anglaise, ce à quoi je n'ai rien à redire. Nous comptons donc environ \$35,000,000 qu'on va répandre par tout le pays et de ce montant énorme combien la Nouvelle-Ecosse va-t-elle recevoir? Un crédit de \$192,000 qui représente, d'après le chiffre de la population environ 40 cents par tête de cette dernière, tandis qu'on accorde \$4.50 par tête de la population de tout le Canada au moyen de ces subventions aux compagnies de chemin de fer et dans le but de favoriser d'autres entreprises par tout le pays. Est-ce là quelque chose dont le très honorable premier ministre ait raison de s'enorgueillir?

Je dois faire remarquer qu'il y a de grandes différences entre des allocations en

argent faites par un gouvernement à un autre, et celles consenties par le gouvernement à une corporation, et le premier ministre sait fort bien qu'il y a là une grande différence. Tout ce que je lui demande, c'est de traiter la province d'Ontario exactement de la même manière, et suivant les mêmes conditions et principes que lorsqu'il s'agit d'une corporation privée.

Sir WILFRID LAURIER: On me permettra d'exprimer le regret, bien que ce soit entièrement de ma faute, de ne pas avoir été présent en cette Chambre quand ce débat a pris naissance à la suite de la résolution présentée par mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Mais, à en juger par la nature de la discussion soulevée par la droite, et à laquelle j'ai prêté attention depuis que j'ai pris mon siège, il me semble que la majorité ne se rend pas compte de l'importance de l'innovation que nous faisons aujourd'hui dans notre Gouvernement constitutionnel. Sans manquer de déférence à l'égard de la Chambre, je prétends qu'avec ce bill nous nous écartons beaucoup du principe qui a toujours régi jusqu'ici la Confédération. La question est importante, non seulement en ce qui concerne le montant en jeu, si considérable soit-il, mais aussi en raison du fait que nous entreprenons actuellement de subventionner un chemin de fer construit par une province, qui appartient au gouvernement de cette province et qui doit rester en la possession de cette province.

La question n'est pas nouvelle pour moi personnellement, parce que, du temps de l'ancienne administration, la législature d'Ontario a adopté une fois une résolution sinon même deux fois, demandant la même chose qu'aujourd'hui, c'est-à-dire une subvention du trésor fédéral pour un chemin de fer provincial. A cette époque, la législature était contrôlée par mon propre parti, mais je dus faire remarquer à mes propres amis dans la législature et le gouvernement d'Ontario que, à mon humble avis, la province d'Ontario n'avait aucun droit à cette subvention, qui ne pouvait être accordée qu'au prix d'une grande injustice vis-à-vis des autres provinces. D'après notre organisation fédérale, chaque province a droit à une certaine partie du revenu du Dominion, afin de lui permettre de gérer ses propres affaires. Sous ce rapport, la province d'Ontario a toujours eu la part du lion, et personne ne trouve à redire à cela. Elle a pris la part du lion parce que sa population est la plus considérable. Les subventions que nous payons aux provinces sont basées sur la population, et la population d'Ontario, étant la plus considérable, a droit à recevoir les subventions les plus considérables, et cela fort justement. L'année dernière, la subvention que nous avons reçue, s'est élevée à deux millions et quelque cent mille dollars. Jusque-

M. McKENZIE.

là, fort bien. Cet argent, qui est payé à la province, est destiné aux objets et dépenses nécessaires du gouvernement. Une partie va au gouvernement civil, une autre à l'administration de la justice, une autre partie à l'éducation, et une autre encore à des travaux d'importance locale. Tant que tout cela se passe dans les limites de la subvention allouée à la province, personne ne peut y trouver à reprendre. Au contraire, il y a plutôt lieu d'encourager la chose.

Mais peut-on prétendre avec justice que toute province quelconque du Dominion qui entreprend de construire de grands travaux d'importance locale pour son propre avantage puisse avoir le droit de se présenter ici et de se faire octroyer par le trésor une subvention plus considérable que celle qui est accordée aux autres provinces? C'est là la question que nous avons en ce moment à considérer. C'est là la question qui a été posée à l'ancienne administration, et ce fut mon devoir de dire à mes amis d'Ontario que, à mon humble avis, ils ne pouvaient pas retirer du trésor du Dominion plus que ce qui avait été fixé par la Constitution.

M. COCHRANE: Mon très honorable ami s'est-il opposé à ce que le Gouvernement fédéral accordât une subvention de \$6,400 par mille, en 1884, pour un chemin de fer allant de Québec à Montréal, ou une subvention de \$12,000 pour un chemin allant de Montréal à Ottawa?

Sir WILFRID LAURIER: Puisque mon honorable ami me le demande, je vais lui dire comment j'ai voté en cette occasion. J'ai ce vote par devers moi. J'ajouterais que c'était mon intention d'en parler parce que la chose se rattache naturellement à la correspondance qui a été déposée par mon honorable ami. Je lui répéterai, pour mettre de la suite dans mes observations, que, à mon humble avis, la province d'Ontario n'avait pas le droit à une subvention pour un chemin provincial destiné à rester provincial, même s'il recevait cette subvention. Si ce bill tend à faire de ce chemin un chemin national, assujéti aux lois et au gouvernement du Canada, je n'ai plus rien à dire. Je suis prêt à voter en faveur de cette subvention. Mais si ce chemin est destiné à rester un chemin provincial relevant du gouvernement d'Ontario, et ne doit pas être subordonné aux lois du Canada, alors, je répète que vous ne pouvez pas sans injustice demander une subvention pour la province d'Ontario. Telle est l'attitude que je crois devoir prendre.

M. AIKINS: Mon très honorable ami veut-il dire qu'aucune subvention ne doit être accordée à un chemin de fer provincial quand il est construit par une corporation et qu'il reste chemin de fer provincial?

Sir WILFRID LAURIER: Si vous avez l'intention de tenir ce chemin de fer sur

le même pied qu'un chemin de fer construit par une corporation, fort bien. Dans ce cas, il devra être traité comme les autres chemins de fer contrôlés par des compagnies l'ont été jusqu'à présent, et tomber sous la juridiction des lois du Dominion du Canada, de la commission des chemins de fer et de ce Parlement. Est-ce votre intention d'en agir ainsi à l'égard de ce chemin? Non. Ce chemin restera un chemin de fer provincial et voilà pourquoi j'ai fait comprendre même à mes amis que nous ne pouvions pas accorder ce qu'on nous demande. On maintenait ce chemin comme chemin provincial.

M. AIKINS: Le très honorable député veut-il dire qu'on ne doit pas accorder de subvention à un chemin de fer provincial à moins qu'il soit déclaré que ce chemin de fer est d'intérêt public au Canada?

Sir WILFRID LAURIER: Tous les chemins de fer auxquels nous sommes venus en aide jusqu'à présent, notamment ceux auxquels nous avons accordé des subventions aujourd'hui et hier et en faveur desquels mon honorable ami (M. Aikins) a donné son vote, tombent sous la juridiction de ce Dominion et sous le contrôle de la commission des chemins de fer. C'est là la position que je prends et cette position est tellement forte que mon honorable ami l'admet dans ce bill. Bien qu'on l'admette on ne s'en occupe pas. Quelle est la raison qui engage mon honorable ami à demander cette subvention? Il donne pour raison que bien que le chemin ait un caractère provincial, c'est une entreprise nationale. Que l'on me permette de lire le préambule du bill:

Considérant que le gouvernement de la province de l'Ontario a construit une ligne de chemin de fer connue sous le nom de Temiskaming and Northern Ontario Railway, à partir de North-Bay sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et à un raccordement avec la ligne appelée ligne de Toronto, du chemin de fer du Grand-Tronc, jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et divers embranchements de ce chemin, et à ces lignes en service; et considérant que la ligne de chemin de fer allant de North-Bay à Cochrane se raccorde directement par voie du chemin de fer Transcontinental avec Toronto, et aussi avec Montréal et Québec, et comme telle est une œuvre d'utilité nationale et non pas seulement d'utilité provinciale.

La véritable raison pour laquelle on demande la subvention c'est que cette entreprise est d'une utilité nationale.

Si c'est une entreprise d'utilité nationale, soyez alors conséquents et faites-en un chemin national; je n'y aurai aucune objection. Mais si, bien que ce soit une entreprise d'utilité nationale, vous continuez à traiter ce chemin comme chemin provincial, je dis que la province d'Ontario n'a aucun droit à une subvention de la part de ce Gouvernement. J'en viens à la question sou-

levée par le ministre des Chemins de fer, à savoir: comment j'ai voté quand une loi semblable fut proposée en faveur de la province de Québec, en 1884. Mais avant cela, permettez-moi de dire sur quoi est basée la présente loi. Nous trouvons cela dans une demande du gouvernement de la province d'Ontario, représentée par M. Matheson, trésorier provincial, adressée au ministre des Chemins de fer, le 14 novembre, et dont voici une partie:

Toronto, 14 novembre 1911.

Monsieur.—Le gouvernement de la province d'Ontario désire appeler l'attention du Gouvernement du Dominion par votre entremise, sur sa demande d'une subvention pour le chemin de fer Temiskaming et Northern Ontario, et soumettre les faits suivants:

En 1884, par statut fédéral, chapitre 8, Victoria, le Gouvernement du Dominion a accordé à la province de Québec, en considération de la construction faite par cette province, du chemin de fer de Québec à Ottawa, formant une ligne de correspondance entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, par voie des chemins de fer Intercolonial et Pacifique-Canadien, devenant ainsi une œuvre d'utilité nationale et non simplement d'utilité provinciale, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille pour la partie entre Québec et Montréal, 159 milles, n'excédant pas en tout \$954,000; et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, n'excédant pas en tout, \$1,440,000. De plus il a accordé six mille dollars par mille au Pacifique-Canadien pour l'aider à construire un chemin de fer de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, jusqu'à Québec et n'excédant pas en tout \$960,000.

Le Pacifique-Canadien a acheté de la province de Québec, la ligne entre Montréal et Québec et, en conséquence, la ligne du Pacifique-Canadien ne fut pas construite. Cette vente a été confirmée par le chapitre 5 des statuts 57-58 Victoria, 1894, et le prix du chemin a été payé à la province de Québec.

Le gouvernement d'Ontario soumet de plus que la ligne principale du chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario est construite entre North-Bay, sur le parcours du Pacifique-Canadien, et une jonction de la ligne de Toronto du Grand-Tronc, et Cochrane, sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique faisant ainsi un raccordement perpétuel pour le Transcontinental avec Toronto, et aussi, pour de longues années à venir, avec Montréal et Québec; et, en conséquence cette entreprise étant d'utilité nationale et non simplement d'utilité provinciale, il demande une subvention pour la ligne principale du chemin, semblable à celle accordée à la province de Québec, savoir: \$12,000 par mille.

On nous dit que cette demande est basée sur ce qui a été fait à l'égard de la province de Québec en 1884. Examinons cela. En 1884, des résolutions ont été soumises à la Chambre dans les termes qui suivent:

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées à et pour les personnes, chemins de fer et compagnies de chemin de fer ci-après mentionnés, savoir:

Au gouvernement de la province de Québec—pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, par voie des chemins de fer de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien, et constituant comme tel un travail d'utilité nationale, et non provinciale seulement,—une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, n'excédant pas en totalité \$954,000.

Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, n'excédant pas en totalité \$1,400,000.

La province de Québec avait construit à grands frais un chemin de fer de Québec à Montréal et elle l'avait alors vendu à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Elle n'avait pas reçu tant s'en faut l'équivalent des frais d'établissement et le gouvernement du Canada entreprit de lui rembourser dans une certaine mesure, non pas complètement, les fonds dépensés par la province. Il y a lieu de faire observer que, lors de l'adoption de cette politique, le chemin de fer n'appartenait plus à la province de Québec et avait été cédé au Pacifique-Canadien et que, par conséquent, il était soumis à l'autorité du Parlement et était devenu une entreprise nationale. Non seulement il était d'utilité publique, mais il était à toutes fins que de droit une entreprise nationale et il fut soumis à notre autorité.

Cela constitue une grande différence entre ce chemin de fer et le chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario que nous subventionnons. Malgré cela, il m'a semblé et il a semblé à d'autres que si une subvention était accordée à la province de Québec sans que rien fût fait pour les autres provinces, une injustice serait commise.

Je croyais alors et je crois encore que, si la province de Québec était traitée de cette manière et recevait une subvention plus forte que la subvention ordinaire, il fallait mettre les autres provinces sur le même pied. Je dirai maintenant au ministre des Chemins de fer comment j'ai voté. Dans cette circonstance-là, lors de la proposition d'adopter le projet de résolution, M. Blake présenta la motion suivante :

Mais cette Chambre croit devoir exprimer l'opinion que le Canada, tout en indemnisant —comme on le propose par ladite proposition—l'une des provinces d'une partie des dépenses locales faites dans le passé pour des chemins de fer, aurait dû tenir compte des dépenses locales faites dans le passé dans d'autres provinces pour des chemins de fer dont la majeure partie a été déclarée d'utilité générale; et cette Chambre regrette que le Gouvernement, en proposant une mesure pour venir en aide à une province, n'ait pas pris des dispositions pour donner une aide équitable et proportionnée aux autres provinces relativement à leurs dépenses locales.

Sir WILFRID LAURIER.

J'ai voté pour cette motion; voilà comment j'ai voté. Je suis d'avis que cela est aussi vrai en 1912 que cela était vrai en 1884; que, si on admet qu'une province sera plus favorisée par le Trésor que les autres provinces, une injustice sera commise envers ces dernières.

Le représentant d'Oxford (M. Sutherland) a dit que c'était un acte d'injustice envers la province d'Ontario. En quoi cette subvention rend-elle justice à cette province? Quel titre la province d'Ontario a-t-elle à cette largesse aux dépens du Trésor? Elle a entrepris la construction de ce chemin de fer pour son propre avantage et à ses propres fins.

Le projet de résolution soumis à la Chambre déclare que ce chemin est d'utilité publique; mais s'il est d'utilité publique, ce n'est pas à cause de ce qu'a fait la province d'Ontario. Le représentant d'Oxford sait comme moi qu'au début ce chemin de fer devait être un chemin de colonisation et que, s'il est devenu d'utilité publique, ce n'est pas à cause de ce qu'a fait la province d'Ontario, mais parce qu'il y a un chemin de fer au sud et un autre au nord construit par le Canada, et que, à titre de chaînon entre ces deux voies ferrées, on peut dire qu'il est devenu d'utilité publique.

Mais je persiste à dire que ce chemin de fer est ou provincial ou national; que, s'il est provincial, il n'a pas droit à la subvention qu'il demande au Dominion et que, s'il est national, il doit être traité comme tel.

Si je comprends bien, le chef du Gouvernement a prétendu que ce chemin de fer doit être traité comme s'il appartenait à une compagnie qui l'aurait construit. Fort bien. S'il doit être traité comme le chemin de fer d'une compagnie, il doit l'être en tout et partout et ne pas seulement réclamer les avantages, mais assumer les obligations d'un chemin de fer appartenant à une compagnie. Dans ce cas, il doit être sous la haute main du Parlement et placé sous l'autorité de la commission des chemins de fer, et je voudrais savoir si mon honorable ami a l'intention d'ajouter au bill une disposition qui soustraira ce chemin de fer à l'autorité de la législature d'Ontario et le placera sous celle du Parlement canadien. Mon honorable ami se propose-t-il de le mettre sous la haute main de la commission des chemins de fer afin que les riverains qui ne sont pas contents des tarifs, de l'état des clôtures ou des ponts, des ponceaux ou de quoi que ce soit de semblable, puissent s'adresser à la commission et obtenir le redressement de leurs griefs? Il n'a pas cette intention.

Bien qu'il déclare que ce chemin de fer est d'utilité nationale, mon honorable ami ne se propose de pousser son raisonnement jusqu'à ses conséquences ultimes et de

faire de ce chemin de fer un chemin national. Il sera national en autant qu'il obtiendra des fonds de l'Etat, mais il restera provincial au point de vue de ses avantages.

Par conséquent, l'attitude du ministère est absolument illogique et nous ouvrons la porte à des événements dont la droite ne prévoit pas les conséquences. Si l'an prochain, la province de Québec, qui doit construire un chemin de fer, demandait une subvention, quels motifs pourrions-nous alléguer pour la lui refuser? Si une des autres provinces, qui ne sont pas aussi riches, se lançait dans la construction de voies ferrées au delà de ce que leurs ressources leur permettent et se mettait dans l'embarras, qu'est-ce qui l'empêcherait de demander des secours au Parlement?

Pour ces motifs, je soumets qu'on ne saurait justifier le projet de loi déposé par le ministère et que j'appréhende de voir adopter par le Parlement.

M. NORTHROP: Monsieur le président, je me fais fort de dire qu'il n'y a que deux manières d'envisager la question dont la Chambre est saisie, à savoir: la subvention au chemin de fer du Témiskamingue au nord d'Ontario. On peut considérer que c'est un excellent sujet pour attiser l'inimitié et la jalousie entre les provinces, et je conçois fort bien que ceux qui n'obéissent pas à des motifs plus élevés que le désir de remporter des avantages politiques en soulevant les provinces les unes contre les autres, peuvent se placer à ce point de vue. Loin de moi la pensée qu'un membre de cette Chambre a pu prendre cette attitude.

Donc, si je ne me trompe pas, il n'y a qu'un autre point de vue: la subvention projetée est-elle juste et légitime, étant donnés tous les faits soumis à la Chambre. Si celle-ci est d'avis que la subvention n'est pas juste et légitime, j'espère sincèrement qu'elle refusera de la voter. A titre de représentant du Canada envoyé ici par une circonscription d'Ontario, je n'hésite pas à déclarer que la province d'Ontario n'est pas une province pauvre. C'est une province fière. Elle ne s'est jamais présentée par devant la Chambre en sollicituse réclamant ce qu'elle n'a pas le droit d'avoir, et elle ne le fait pas ce soir. Nous désirons obtenir cette subvention, si la province d'Ontario y a droit. Si elle n'y a pas droit, aucun habitant de la province ne désire qu'elle lui soit accordée, j'en suis certain.

Mais avant que nous puissions décider si nous avons réellement droit à cette subvention, il nous faut examiner à quoi ont servi jadis les deniers publics; et lorsque je parle des deniers publics, il ne faut pas perdre de vue que la province d'Ontario a fourni une forte partie des fonds que la Chambre a déboursés chaque année en guise de deniers appartenant à la population canadienne.

Le très honorable chef de l'opposition et quelques-uns de ses partisans, qui semblent disposés à refuser cette subvention à la province d'Ontario, n'ont pas toujours été aussi prudents dans l'emploi des fonds publics dont la province d'Ontario a fourni une si grande partie. J'ai sous les yeux le hansard de 1901, année où une forte subvention se chiffant par \$670,000 a été accordée à la Nouvelle-Ecosse sur la proposition de celui qui vient de reprendre son siège. Or, dans ce cas-là, les faits n'étaient pas identiques aux circonstances du cas qui nous occupe. Mon très honorable ami se trouverait plus à l'aise s'il en était ainsi, car quoi qu'on puisse dire de la présente motion, on en peut dire et on en a dit mille fois plus de la motion qu'il a soumise à la Chambre en 1901.

Il semble qu'aux temps reculés de la Confédération, le Gouvernement fédéral s'était engagé à construire une certaine ligne de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse et que la province, désirant beaucoup que cette ligne se prolongeât consentit à donner pour cette fin une subvention de \$670,000 à la compagnie Great-Eastern. Le Gouvernement fédéral a remis sa ligne à cette compagnie avec l'entente que, si celle-ci ne pouvait pas la mettre en service, tout le chemin deviendrait la propriété de la province de la Nouvelle-Ecosse. A la longue, la compagnie se trouva incapable de mettre le chemin en service. D'après l'entente, celui-ci devait échoir à la province. Cependant, il n'en fut rien, et je ne crois pas que la Nouvelle-Ecosse eût beaucoup lieu de se plaindre, car je constate qu'en 1901, le ministre des Finances de ce temps-là, M. Fielding, qui avait été auparavant premier ministre de la province, M. Longley, le procureur général de la Nouvelle-Ecosse et membre distingué du barreau de cette province, le représentant actuel du comté de Pictou, tous ont fait voir que ce fut un heureux jour pour la Nouvelle-Ecosse, que celui où la province n'obtint pas le chemin qui fut mis en service par le Dominion, car il a été exploité à perte et, s'il avait été cédé à la Nouvelle-Ecosse, elle aurait supporté des frais d'outillage et subi une perte annuelle en l'exploitant.

On accorda à la Nouvelle-Ecosse \$670,000 pour un chemin qui avait été construit et exploité aux dépens du Canada tout entier, la province d'Ontario fournissant la plus grosse part, et lorsque le chef actuel de l'opposition était au pouvoir il consentit à payer ces \$670,000 pour ce chemin, et la Chambre vota la somme nécessaire, bien que ce chemin eût été mieux administré et exploité qu'aucune compagnie n'aurait pu le faire en accordant au public les taux de transport les plus bas. Telle a été la politique de l'ancien Gouvernement et du très honorable chef de l'opposition en 1901. Il n'y a guère plus de deux ans j'appelais l'attention de la Chambre sur un autre cas de

fonds publics dépensés par le très honorable chef de l'opposition. . .

On a parlé de la coutume des gouvernements dans le passé, d'accorder des subventions fédérales à des chemins locaux. En 1889, ainsi que je l'ai dit déjà dans cette Chambre, il y a quelques années le Gouvernement fédéral payait \$21,000 pour 7 milles de chemin dans mon comté. Cette subvention avait été obtenue par fraude, ainsi que je l'ai dit dans le temps à l'honorable député qui aujourd'hui dirige l'opposition et à son collègue le ministre des Chemins de fer. J'ai démontré que le Gouvernement du Canada avait été trompé par l'exposé que la compagnie du Grand-Tronc lui avait fait, mais le Gouvernement donna une subvention de \$21,000 à la compagnie de chemin de fer de Belleville à North-Hastings. Bien que cette compagnie, ainsi que je l'ai démontré n'existait plus depuis des années, bien que ce chemin de fer eût été englobé dans le Grand-Junction, que le Grand-Junction eût été englobé par le Midland, et que le Midland eût été à son tour englobé par le Grand-Tronc, cette subvention fut accordée au chemin de fer de Belleville-North Hastings et portée au crédit du Grand-Tronc.

Bien qu'à cette époque j'aie demandé au très honorable député de rendre justice au peuple parce que la compagnie du Grand-Tronc avait obtenu ce chemin et cette subvention de la manière que j'avais décrite, le très honorable premier ministre et ses collègues d'alors ne voulurent rien faire. J'ai saisi la Chambre de la question à maintes reprises, et j'ai demandé au très honorable député de faire rembourser au trésor l'argent qui avait été payé comme subvention à un chemin local et qui avait été obtenu par fraude, argent dont la population d'Ontario a fourni la plus grande part puisque c'est elle qui paie la plus forte part des taxes, mais je protestai en vain. Les honorables députés de la gauche ont donc aujourd'hui, après avoir montré tant de mépris des droits du peuple, mauvaise grâce à se plaindre parce que justice est enfin rendue par cette loi qui accorde une subvention au chemin de fer de Témiskamingue au nord d'Ontario.

En parcourant les débats de l'année 1901 j'ai découvert que le gouvernement fédéral avait réglé et payé certaines réclamations de la province du Nouveau-Brunswick contre le Gouvernement fédéral touchant la construction de certains chemins de fer. Cette somme fut payée comme intérêt parce que le capital, la première somme n'avait pas été payée bien que, lorsqu'elle avait été payée des années auparavant, elle avait été acceptée en règlement de toute réclamation. Monsieur le président, lorsque je me rappelle ces choses, je crois avoir raison de douter de la sincérité de ces honorables députés lorsqu'ils s'opposent au

M. NORTHROP.

paiement des subventions proposées pour les raisons qu'ils allèguent. La province d'Ontario a demandé cette subvention lorsqu'elle commença à construire ce chemin, et aujourd'hui que la majorité des membres de cette Chambre croient que la demande est juste et devrait être accordée, alors si on se base sur la doctrine énoncée par le chef de l'opposition et ses collègues en 1901 on devrait payer à la province d'Ontario l'intérêt sur cette subvention de \$6,400 par mille.

On a dit bien des choses, monsieur le président, sur cette question des subventions. On a prétendu il y a quelque temps que le corollaire naturel et inévitable de tout ce qui a été dit était que si un chemin de fer donnait de bons résultats nous devrions le poursuivre pour faire remettre les subventions qu'on lui aurait payées. Est-ce que nous n'accordons pas cette subvention parce que nous croyons qu'il est juste et désirable, dans l'intérêt public, qu'un chemin soit construit à travers une certaine partie du pays, entreprise dans laquelle un capitaliste ordinaire ne croit pas devoir mettre son argent, et parce que ce chemin ne pourra pas être construit sans cette subvention? Pourquoi ce chemin de fer qui est la propriété de la province d'Ontario et est exploité par elle, serait-il traité différemment? Si au lieu d'avoir été construit par la province d'Ontario, une douzaine de capitalistes de la ville de Toronto avaient demandé et obtenu une charte et s'étaient adressés au Parlement fédéral pour obtenir une subvention pour un chemin traversant la région aujourd'hui le Témiscamingue et Ontario, il n'y a aucun doute qu'il l'aurait obtenue.

Pourquoi alors la province d'Ontario serait-elle privée, parce qu'elle a été progressive et qu'elle a eu le courage de construire ce chemin lorsqu'on lui refusa l'aide qu'elle demandait de l'aide qui aurait dû lui être donnée il y a plusieurs années. Notre grand chemin de fer Intercolonial n'a pas obtenu un bien grand succès financier, mais ce chemin de fer d'Ontario, ainsi qu'on l'a dit pendant cette discussion, a bien réussi financièrement.

Ce n'aurait pas été une mauvaise idée peut-être, si quelques-uns des députés qui, aujourd'hui, refusent de rendre justice au chemin de fer d'Ontario, parce qu'il a obtenu du succès, avaient admis que si les mêmes têtes, la même intégrité et la même activité qui ont été appliquées au chemin de fer de Témiskamingue au nord d'Ontario l'avaient été aussi au chemin de fer Intercolonial, on aurait obtenu les mêmes résultats. C'est certainement une doctrine extraordinaire de prétendre que parce qu'un chemin de fer a été bien administré, qu'il a donné de bons résultats, qu'il a réa-

lisé et même dépassé les espérances les plus grandes que ses partisans optimistes avaient fondées sur lui, de prétendre, dis-je, que pour ces raisons on ne doit pas rendre justice, lorsque la province d'Ontario demande ce qui aurait été, de l'aveu de tout le monde, accordé à des particuliers placés dans la même situation. Au nombre des arguments sérieux qui ont été apportés par les députés de la gauche, on a dit que si ce chemin n'avait pas réussi, s'il avait été administré avec extravagance et stupidité, on aurait eu droit de venir au Parlement se scier demander une subvention ou de l'aide parce que la province aurait gâté l'entreprise. Mais parce que la province d'Ontario a réussi, conséquemment, elle doit être punie par la privation de ses justes droits.

Je ne veux pas parler plus longtemps, et je dirai seulement qu'à mon avis la province occupe la même position qu'une corporation qui s'adresse au Parlement fédéral. Si une compagnie particulière était venue demander une subvention lorsque la construction de ce chemin a été commencée, et qu'on la lui eût refusée, je suppose que le Gouvernement d'aujourd'hui accomplirait un simple acte de justice en la lui accordant avec intérêts. Je demanderais aux honorables députés de la gauche qui s'opposent à cette subvention de nous montrer quelle différence il peut y avoir que ce soit une province ou des individus qui possèdent le chemin. La seule différence serait dans la question de juridiction du Gouvernement fédéral, parce que, quels que fussent les droits, la manière dont ce chemin a été construit au commencement ou qu'on voulait le construire, ne donnait aucune raison d'être à la juridiction fédérale. Il est vrai que le chemin traverse aujourd'hui d'autres lignes transcontinentales, et il est possible, s'il était administré par des particuliers, qu'il serait soumis à la règle posée par cette Chambre.

Mais tout cela n'a aucun rapport avec la question de la subvention qui aurait dû être accordée il y a des années lorsque le chemin était simplement un chemin de fer provincial. Heureusement il est devenu une entreprise nationale, et les honorables membres de la gauche n'ont certainement pas avancé un seul argument sérieux les justifiant de refuser d'accorder dans ce cas ici l'aide qui a été si généreusement accordée à d'autres provinces dans le passé.

M. MACDONALD: Je n'aurai pas pris part à ce débat, si mon honorable ami de Hastings n'y avait pas mêlé une question concernant la province de la Nouvelle-Ecosse comme une sorte de justification de l'action du Gouvernement. L'exposé de faits que nous avons entendu de la bouche de l'honorable député à ce sujet, les

circonstances de cette transaction telles qu'il les rapporte, s'écartent tellement de la réalité que je me sens obligé de rectifier les faits afin que le comité puisse juger cette question avec intelligence.

Mon honorable ami porterait le comité à croire que l'ancien Gouvernement, dirigé par le très honorable chef de l'opposition, aurait donné à la province de la Nouvelle-Ecosse en 1901 une subvention en faveur d'un chemin de fer qui appartenait à la Nouvelle-Ecosse, et qu'il n'y avait aucune raison valable de la donner. On me permettra de raconter les faits brièvement. Le Gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse s'entendirent pour venir en aide à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'au détroit de Canso, chemin qui serait connu sous le nom de "Halifax, Cape-Breton, Coal and Railway Co.". Les conditions de l'aide accordée par le Gouvernement fédéral étaient comme suit: Le Gouvernement s'engageait à céder à la compagnie qui devait construire le chemin une ligne de chemin de fer allant de Stellarton à Truro.

Le gouvernement provincial offrait une subvention si les deux gouvernements aidaient au chemin chacun à leur manière, l'un en donnant de l'argent et l'autre en cédant une ligne importante de chemin de fer à la compagnie qui construirait le chemin et en achèverait la construction. Vers 1881 ou 1882, le gouvernement provincial après avoir payé à cette compagnie une subvention d'environ \$670,000, décida, vu l'état financier de la compagnie de reprendre le chemin. Sa valeur et l'argent dépensé par la compagnie furent établis par un certain nombre d'évaluateurs nommés conjointement par la province, et par la compagnie, et portés à la somme de \$1,200,000. Le gouvernement provincial paya cette somme à la compagnie et obtint possession du chemin de fer. Il s'adressa ensuite au Gouvernement fédéral de ce temps-là et lui demanda de remplir l'engagement qu'il avait pris dans les commencements de l'entreprise, et de transférer au gouvernement provincial le chemin de fer de Stellarton à Truro.

Cela, le gouvernement fédéral d'alors,—gouvernement formé par les amis de ces honorables députés de la droite,—refusa pour bien dire de le faire, mais finit par y consentir de cette manière-ci: Nous vous transférons cette ligne de Stellarton-Truro, si vous consentez à ce que nous réglions les tarifs; car vous allez relier votre voie ferrée au chemin de fer Intercolonial à Truro et nous sommes exposés à ce que nos intérêts en souffrent. Si vous ne consentez pas à ce que nous ayons la haute main sur les tarifs sur tout le parcours exploité par vous, nous ne vous céderons pas la ligne de chemin de fer. L'entreprise sans la subvention du gouvernement fédé-

ral était impossible d'exploitation par le gouvernement provincial. Dans cette mesure, et dans ce sens, ils furent contraints d'accepter la proposition que leur fit alors le gouvernement fédéral de lui transférer la ligne de chemin de fer reliant Stellarton au Cap-Breton moyennant la somme de \$1,200,000 qui avait été payée à la compagnie. C'était un cas de contrainte pure et simple, comme question de droit et comme question de paix. Le gouvernement provincial, à contre-cœur et sous protêt, agréa cette proposition, et le gouvernement fédéral devint le propriétaire du chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'au district de Canso. Qu'arriva-t-il par la suite? Le gouvernement provincial commença à protester auprès du parlement fédéral contre le traitement dont la province avait été l'objet et prétendit que le gouvernement fédéral aurait dû lui rembourser les sommes qu'il avait dû déboursier d'année en année pour sa construction, et le gouvernement qui resta au pouvoir jusqu'en 1896 ne voulut même pas examiner la question. Observez la différence entre le traitement dont la province de la Nouvelle-Ecosse fut l'objet dans le temps, et celui dont le gouvernement d'Ontario a le bénéfice aujourd'hui de la part du premier ministre. Dans le premier cas le gouvernement était le propriétaire de la ligne qui était devenue un tronçon du chemin de fer Intercolonial, et cependant le gouvernement fédéral n'a ni droit, ni titre, ni intérêt, ni pouvoir de réglementation, mais remet des millions au gouvernement de l'Ontario sans rien recevoir du tout en compensation. Maintenant nous en venons au nœud de la question. L'honorable député de Hastings (M. Northrup) voudrait faire croire à la Chambre que le gouvernement fédéral a payé cette somme de son plein gré et sans aucune compensation. Voici ce qui est arrivé: L'affaire fut portée devant un tribunal présidé par ce juriste éminent sir George Burton, juge en chef de l'Ontario, et ce magistrat rendit une décision dont on est à même de prendre connaissance aujourd'hui, et suivant laquelle le marché conclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial était bel et bien un cas de contrainte légale; et ayant décidé que le gouvernement provincial avait été l'objet de pareil traitement, le juge décida que le gouvernement fédéral devrait lui verser la somme de \$670,000, montant que la province avait payé sous forme de subvention pour assurer la construction du chemin.

Telle était la position du Gouvernement en 1891, lorsqu'on proposa le vote dont on a parlé, et c'est sur cela que se fonde l'honorable représentant de Hastings-est pour prétendre au moyen des raisons les moins concluantes que je lui ai jamais entendu mettre en œuvre sur aucune question, que le

M. MACDONALD.

leader de l'opposition se trouve désormais empêché de régler cette question de la manière qu'il le propose ce soir. Il a fait voir que la même chose s'était produite en ce qui regarde le Nouveau-Brunswick. A l'égard de cette dernière province, la situation est celle-ci, qu'un tribunal semblable, présidé par des juristes parfaitement qualifiés pour régler ces questions, a décidé que cet arrangement liait les deux gouvernements. Dans ces deux circonstances le Gouvernement fédéral n'a fait qu'exécuter un jugement, n'a pas agi de sa propre initiative. Dans les deux cas, il était question de paiements faits pour des propriétés acquises par le Dominion. Dans aucun d'eux, on n'a pu justifier l'attitude que l'honorable député d'Hastings-est aurait voulu prendre sur cette question.

Maintenant, laissez-moi dire en terminant que l'idée de l'honorable député d'Hastings-est quant au succès ou à l'insuccès de l'Intercolonial en comparaison des résultats obtenus par le chemin de fer Témiskamingue au nord de l'Ontario, n'est guère acceptable. Ses amis ont vivement condamné le parti libéral, alors chargé de la direction des affaires de l'Ontario, pour avoir décidé de construire ce chemin de fer vers le Nord. Moi-même j'ai gardé le souvenir des discours du premier ministre actuel d'Ontario dans lesquels il tournait en ridicule le projet de construction d'un chemin de fer vers "la terre du peuplier rabougri".

M. COCHRANE: C'est faux.

M. MACDONALD: C'est un fait historique qu'on ne saurait mettre en doute.

M. COCHRANE: C'est faux.

M. MACDONALD: L'honorable ministre (M. Cochrane) n'était pas dans la politique active alors. Pas plus que moi il n'a la connaissance directe de ce qui s'est passé, mais je sais que la question fut discutée publiquement. Et il se trouve de ce côté-ci de la Chambre des personnes qui étaient engagées dans la politique provinciale alors...

M. COCHRANE: Sir James Whitney l'a nié à plusieurs reprises, a déclaré que ce n'était pas vrai.

M. MACDONALD: Mais l'honorable ministre constatera probablement que des personnes qui faisaient partie de la législature dans le temps et qui peut-être sont mieux renseignées à ce sujet.

M. GRAHAM: Dès le début l'opposition a jeté de l'eau froide sur la proposition. (Protestations). J'y étais, je sais ce qui en est.

M. MACDONALD: Peut-être l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) qui siégeait au parlement provincial dans le temps et qui est responsable dans une cer-

taine mesure du lancement de cette entreprise en connaît-il plus à cet égard que l'honorable ministre (M. Cochrane) qui ne prenait aucune part aux luttes politiques.

M. COCHRANE: J'étais dans la politique lorsque l'entreprise fut mise en train.

M. MACDONALD: L'honorable ministre ne faisait pas partie de l'assemblée législative lorsque ce projet fut mis de l'avant et discuté pour la première fois. Et il était fort amusant aujourd'hui d'entendre ces honorables députés de la droite chercher à se rendre ce témoignage flatteur qu'à eux revient l'honneur de la découverte de gisements d'or et d'argent dans la région de Cobalt, ainsi que du formidable mouvement de colonisation qui s'est porté de ce côté, à tel point qu'un chemin de fer, qui autrement n'aurait pu être exploité à bénéfice, a fait plus que solder ses frais. Je regrette que l'honorable député d'Hastings-est se soit montré assez peu généreux pour comparer la situation là-bas avec celle de l'Intercolonial. Sous la direction de mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) l'Intercolonial a donné un excédent; et personne en cette Chambre ne saurait blâmer son administration. Il n'y a rien que d'honorable qui s'attache à l'administration de ce chemin de fer par lui.

Maintenant, pourquoi y a-t-il lieu d'entrer dans une discussion de cette nature? Simplement parce que l'honorable représentant de Hastings en a ouvert la porte. En vue de justifier l'octroi d'une subvention à un gouvernement provincial pour une entreprise qu'ils disent être nationale, et que cependant ils refusent de traiter comme telle dans la disposition déclaratoire du bill, mon honorable ami a mis au jour une réclamation de la Nouvelle-Ecosse, qui ne lui donne aucunement raison. Même le premier ministre ne verra rien dans cette affaire de la Nouvelle-Ecosse qui légitime son attitude. Il me semble que notre comité, se rendant compte que nous établissons en ce moment un précédent, que, pour la première fois dans l'histoire du Canada, nous accordons une subvention directe à une province pour un chemin de fer qui dorénavant ne relèvera aucunement de nous, devrait décider que préalablement à l'octroi de cette subvention il y aurait lieu d'insérer dans ce projet de loi une disposition qui assure au Parlement fédéral la haute main sur les tarifs de ce chemin de fer.

M. GRAHAM: De crainte qu'aucun honorable député puisse dire que je n'ai pas voulu exprimer d'opinion sur cette question, je vais en parler brièvement. En premier lieu, je suis d'accord avec le ministre des Chemins de fer lorsqu'il affirme que c'est là une propriété de grande valeur, et que personne ne se figure que ce chemin de fer ne répond pas pleinement aux condi-

tions exigées pour l'octroi d'une subvention. Le ministre des Chemins de fer a dit que c'était à l'origine un chemin de fer de colonisation, et c'est vrai. Maintenant, j'ai un grief à formuler contre l'honorable ministre, et je pense que le premier ministre reconnaîtra avec moi qu'il ne nous a guère traités généreusement lorsqu'il a refusé de nous fournir les renseignements relatifs à la situation financière de ce chemin de fer.

M. COCHRANE: Je n'ai pas ces renseignements.

M. GRAHAM: Ces renseignements existent. Le gouvernement de l'Ontario, dont l'honorable ministre a fait partie jusqu'à il y a quelques mois, publie un rapport annuel, et toutes ces informations s'y trouvent. A mon avis, il n'a pas traité le comité généreusement en se dispensant de fournir les informations demandées par moi il y a deux ou trois jours.

M. COCHRANE: L'honorable député a-t-il fourni un état des finances du Canadien du Nord lorsqu'il a garanti ses obligations depuis Port-Arthur jusqu'à Moncton?

M. GRAHAM: C'est une toute autre question. J'avais déposé sur le bureau de la Chambre, quelques semaines auparavant, toutes les données relatives au Canadien du Nord, à ses recettes et autres de cette nature demandées par le gouvernement fédéral, et chaque membre de la députation avait en sa possession tous les renseignements que j'avais, ou que je pouvais me procurer, quant à la situation de cette compagnie, l'honorable ministre, je pense, a ces données dans son département, ou pourrait se les procurer.

M. COCHRANE: Partie des informations a été enlevée du département.

M. GRAHAM: L'honorable ministre a ces informations en main, et s'il ne les a pas, il devrait se les procurer en qualité de ministre de la Couronne. Et maintenant, voici pourquoi je désirais me les procurer: l'autre soir, un honorable député ayant demandé si l'exploitation du chemin était payante, le ministre des Chemins de fer hocha la tête, donnant à entendre qu'elle ne l'était pas. D'autres honorables députés ont déclaré que cette exploitation est profitable. Quant à moi, je suis d'avis qu'elle ne solde pas tout l'intérêt sur les obligations. Bien que le rapport du trésorier de la province d'Ontario établisse des recettes de tant par année fournies par ce chemin, je ne pense pas que son exploitation solde tout l'intérêt sur les obligations. Maintenant je dois prendre la même attitude, bien qu'il s'agisse de la province d'Ontario, que j'ai prise cet après-midi à l'égard du chemin de fer dans la province de la Colombie-Anglaise. Je me suis posé cette question: Si cet argent m'appartenait, est-

ce que moi, en qualité de financier, je donnerais cet argent à la province de l'Ontario à l'heure actuelle, tenant compte de toutes les circonstances? Je pense que je ne le ferais pas. Et je demanderai à tout honorable député en cette Chambre: S'il s'agissait de ses propres deniers ou de sommes qu'il aurait en dépôt, en bon financier, prendrait-il ce parti?

M. LANCASTER: S'ils doivent cet argent, pourquoi ne le verseraient-ils pas?

M. GRAHAM: Il n'est pas dit que nous devons cet argent. La première fois qu'il a été proposé de construire ce chemin, c'a été par l'honorable G. W. Ross, et un bill a été présenté par M. Latchford. Ayant été son compagnon de pupitre, je sais un peu ce qui en est. Je puis dire à l'honorable député d'Oxford-sud que j'étais là, et je sais que ce projet a été accueilli par l'opposition avec une extrême froideur. Un des députés les plus en vue de la gauche a proposé de remettre à plus tard la construction de cette ligne, prétextant des études supplémentaires à entreprendre, et je crois que tous les membres de l'opposition ont voté la chose. Un autre député de la gauche a prétendu qu'il vaudrait mieux charger une compagnie du soin de construire cette ligne.

M. SUTHERLAND: N'est-il pas vrai que, durant les deux dernières années, il a été fait un nouveau tracé et qu'il a fallu reconstruire une grande partie de ce chemin? Ce qui montre bien que l'opposition faite à la construction du chemin avait sa raison d'être.

M. GRAHAM: Dans le fait, ce n'a pas été faute de tracés. D'une part, le député d'Ottawa aurait voulu que le chemin passât plus près de cette ville et qu'il partît de Mattawa au lieu de North-Bay; d'autre part, les députés de Toronto tenaient énergiquement à cette dernière localité. Ce chemin, comme tant d'autres que l'on bâtit sans souci de l'avenir, a dû être reconstruit quelques années plus tard pour ramener la pente au degré voulu par les nécessités modernes. Je ne suis pas absolument de l'avis de mon très honorable ami le chef de l'opposition, car, pour ma part, j'aurais dans le temps demandé de l'aide au Gouvernement fédéral. Pourquoi? Parce que c'était une entreprise assez risquée, parce qu'il s'agissait d'un territoire encore neuf, et, à vrai dire, d'un chemin de colonisation.

M. COCHRANE: Chacun savait dans le temps que les terres de cette région étaient les meilleures du pays. Le gouvernement d'Ontario avait dans les mains les rapports de ses propres arpenteurs qui avaient subdivisé les townships.

M. GRAHAM: Mon honorable ami sait que je connais aussi bien que lui les 16
M. GRAHAM.

millions d'acres de la zone argileuse. Ce dont j'ai parlé, c'est d'un chemin de colonisation, destiné à mettre ce territoire en valeur. On n'avait pas alors la moindre idée de la richesse minérale de ce pays, ou une idée bien vague. J'ai dit que, pour cette tâche quelque peu risquée, il était juste que le Dominion fit sa part. Aujourd'hui encore, je ne suis pas prêt à dire que, dans les circonstances, le Gouvernement fédéral ne doit pas, dans une certaine mesure, aider le gouvernement d'Ontario.

Ce que je dis cependant, c'est que les conditions depuis cette époque ont sensiblement changé. Si j'étais du gouvernement d'Ontario, je ne demanderais pas ces millions au trésor fédéral. Je déclare sincèrement, et homme pratique et à titre de représentant de cette province, que je ne le ferais pas. Ce chemin a eu beaucoup de succès; c'est un bien de grande valeur; il vaut, je le présume, autant que le gouvernement d'Ontario y a dépensé, et même plus; car, pour le construire aujourd'hui, cela coûterait de 20 à 40 p. 100 de plus qu'à l'époque. Il compte pour beaucoup dans l'actif de la province, et il a dépassé l'heure des tâtonnements.

En donnant aujourd'hui à la province cette subvention, nous ne faisons absolument rien qui doive livrer à la culture même une acre de terre ou fournir un moyen de transport même à un seul individu. Il y a dans la province d'Ontario, pour m'en tenir uniquement à celle-là, des milliers de citoyens sans communication aucune avec des chemins de fer et des milliers d'acres de terre qui seraient mises en culture si on y avait des communications plus faciles par chemin de fer. Or, cette somme de 2 millions serait beaucoup mieux employée par les gouvernements du Canada à donner des facilités à ceux qui n'en possèdent pas aujourd'hui qu'à payer une subvention à un chemin construit depuis des années et qui donne de beaux bénéfices. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique sera terminé, ce chemin s'y rattachera. Je crois savoir que le Grand-Tronc-Pacifique a dans le moment devant la Chambre un projet de loi tendant à ratifier un accord conclu avec le gouvernement d'Ontario pour des droits de circulation. J'admets bien que, ce chemin étant la propriété d'une province, il est dans une position différente d'un chemin appartenant à une compagnie quant à son administration intérieure. J'hésiterais à dire qu'en donnant cette subvention, s'il le fait, le Parlement dût exiger de la province qu'elle lui reconnaisse le droit de contrôler entièrement ses prix de transport. C'est là entre la province et le Dominion une question délicate. Il y a entre les deux un différend. Et ne serait-ce pas l'occasion d'exiger de la province, en retour de cette faveur, qu'elle permette à la commission des chemins de fer de contrôler les transports d'entier parcours, puisque ce chemin va

faire partie d'une ligne franchissant tout le Canada. Qu'un individu expédie de Winnipeg un chargement de blé ou qu'un autre expédie de Toronto sur Winnipeg un wagon de marchandises, il y a dans la chaîne un anneau qui échappe à la surveillance de la Commission des chemins de fer.

M'est avis que le gouvernement d'Ontario accueillerait favorablement la proposition qui lui serait faite de soumettre à la Commission des chemins de fer ses tarifs d'entier parcours quant à cette ligne. Je crois que ce serait là un compromis fort acceptable et qui ne changerait rien aux mesures d'intérieur prises par la province.

Il me faut reconnaître qu'il y existe une différence entre deux chemins de fer dont l'un est exploité par une compagnie et l'autre par le gouvernement d'une province. Une province a ses fiertés, et je n'irais pas jusqu'à vouloir me mêler de ses arrangements domestiques. Si nous votons cette subvention, comme je suppose que nous allons le faire, je crois que nous devrions au moins nous assurer que, pour cette partie du chemin, les tarifs d'entier parcours seront soumis au contrôle de la Commission des chemins de fer.

M. BORDEN: Je suis bien aise que mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) ait dissipé certaines des objections soulevées par les membres de la gauche. D'abord, il a fait taire nos appréhensions quant à l'état de cette route, il nous a dit que la voie répondait absolument au type des chemins que le Parlement subventionne chaque jour. En second lieu, il a écarté l'objection que faisaient naître les profits énormes que ce chemin rapporte, dit-on, à la province.

M. GRAHAM: J'aurais aimé à vous présenter des chiffres, mais je ne le peux pas.

M. BORDEN: Mon honorable ami est, je crois passablement familier avec ces chiffres, et je suis tout disposé à tenir pour vrai ce qu'il en dit. Il y a une ou deux observations que l'on pourrait très bien faire à cet égard.

Ainsi que l'a fait observer mon honorable ami, ce chemin est un chemin de colonisation, et personne ne doute que, n'eût été le fait des grandes découvertes de Cobalt et du trafic extraordinaire qui en est résulté, la province d'Ontario n'eût été obligée de faire face à de nombreux déficits annuels. Je me suis laissé dire cependant que le chemin est encore inachevé. La province se propose de le prolonger dans la direction du Transcontinental et de mettre en valeur les terres qui sont au nord de cette ligne. Il se peut même qu'elle le continue jusqu'à la baie d'Hudson. Déjà il y a devant le Parlement un projet dans ce sens, et il a été annoncé au cours de la présente session que, ce

projet, la province d'Ontario l'exécuterait. On peut à bon droit se demander si, à l'occasion d'un chemin duquel on ne peut attendre des profits au moins dans les premières années de sa mise en service, il est à propos d'accorder une subvention à la province d'Ontario, quand ce chemin n'est pas terminé et que son achèvement va imposer à la province une lourde charge.

J'admets pareillement avec mon honorable ami de Renfrew-sud que ce chemin, tel qu'il existe aujourd'hui, constitue une partie importante du vaste réseau des chemins de fer du Canada considéré dans son ensemble. Aucun doute n'est possible sur ce point. Mais j'ai déjà suffisamment traité toutes ces questions, et je ne répéterai pas ce que j'ai dit.

Aux yeux de mon très honorable ami le chef de la gauche, cette proposition serait contraire aux principes constitutionnels. A cela, je répondrai que mon très honorable ami, qui, je le regrette, n'est pas dans la Chambre en ce moment, a découvert dans au moins trois ou quatre cas au cours de la présente session...

M. GRAHAM: Il ne se sent pas très bien.

M. BORDEN: On voudra bien me pardonner cette allusion; je ne savais pas cela. J'allais faire observer que, plus d'une fois au cours de la présente session, il a découvert les atteintes les plus choquantes aux principes de la constitution. Chaque fois que, dans cette Chambre, il a émis pareille idée, il ne m'a pas convaincu qu'il pût y avoir dans la circonstance, et pas davantage aujourd'hui, un abandon de quelque maxime constitutionnelle.

Comme je l'ai dit dans le principe, je ne vois nulle différence entre le cas d'une province autorisant une compagnie à construire un chemin et le cas de la province le construisant elle-même. Quelle distinction en principe est-il possible d'établir entre ces deux cas? Supposons que la province de la Colombie-Anglaise ait jugé à propos de construire la ligne qui de sa frontière orientale se rend à la côte du Pacifique, serait-ce une raison de lui retirer l'aide que nous lui avons votée hier ou cette après-midi? Supposons qu'au lieu de constituer une compagnie à cette fin, la province de la Nouvelle-Ecosse ait alors construit le chemin de fer d'Halifax et sud-ouest, est-ce que ç'aurait été pour le Parlement une excuse de ne pas lui accorder l'aide votée pour ce chemin. Supposons que la province du Nouveau-Brunswick ait cru devoir construire elle-même le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, au lieu d'autoriser une compagnie à le bâtir, est-ce que c'eût été pour le Parlement une raison de ne pas lui accorder l'aide votée pour la construction de ce chemin?

Ce n'est certainement pas ma manière de voir. C'est pourquoi je dis que mon très honorable ami n'a fait qu'un argument, et cet argument est celui-ci: il déclare que jamais un chemin de fer autorisé par une province n'a été aidé par le Parlement du Canada qu'en se soumettant à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Je conteste cette assertion de mon très honorable ami, et je dis qu'une somme de \$1,250,000 a été votée par ce Parlement à la compagnie du chemin de fer d'Halifax et sud-ouest, dans la Nouvelle-Ecosse, somme qui lui a été effectivement versée. Or, je tiens du ministre des Chemins de fer et des Canaux que cette compagnie n'est pas soumise à l'autorité ni à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada.

C'est le seul argument que le chef de l'opposition ait pu formuler à cet égard. Je dois dire au député de Renfrew-sud (M. Graham) que les idées qu'il a exprimées dans sa péroraison se rapprochent sensiblement des théories que je professe moi-même et que partage également le ministre des Chemins de fer; nous avons donc jugé utile d'apporter au bill certaine modification que je ferai connaître plus tard; l'honorable député (M. Graham) s'en souvient sans doute, l'article de la loi des chemins de fer prescrit que tout chemin de fer qui se raccorde ou se croise, ou peut plus tard se raccorder ou se croiser avec tout chemin de fer soumis à l'autorité législative du Parlement canadien peut devenir assujéti aux dispositions de la loi des chemins de fer se rattachant au trafic direct ou de transit sur ce chemin de fer, bien que le Parlement ne l'ait pas déclaré ouvrage d'utilité publique au Canada. Mais à la fin de cet article figure cette disposition:

Néanmoins, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer, propriété d'un gouvernement provincial, les dispositions de la présente loi relatives au trafic direct ou de transit ne s'appliquent que de l'agrément de ce gouvernement.

En vue de la récente décision du comité judiciaire du conseil privé, on a soulevé ici même, cette après-midi, la question de savoir si ce Parlement a le pouvoir d'établir pareille disposition législative; et ceci nous amène à étudier la méthode à suivre pour obtenir le résultat suggéré par l'honorable député (M. Graham). Mais quand bien même on supposerait que ce Parlement a le pouvoir d'édicter l'article 8 de la loi des chemins de fer du Canada, il est à observer que ce chemin ne tomberait pas sous le coup de la loi des chemins de fer, sauf de l'agrément du gouvernement de la province d'Ontario. A notre avis, il convient donc de discuter la question avec le gouvernement de l'Ontario et c'est ce que nous voulons faire, et je ne doute nullement qu'il n'entretienne des vues empreintes de modération à cet égard. En vue de ces négociations, nous proposons donc d'amender le bill en ajoutant l'article 4 ainsi conçu:

M. BORDEN.

4. Cette loi deviendra en vigueur au jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil publiée dans la "Gazette du Canada".

Nous voulions donner plus d'ampleur à cet article et y consigner le résultat précis qui, nous l'espérons, découlera de nos négociations avec le gouvernement d'Ontario; mais en vue de l'incertitude qui règne au sujet de la validité de l'article 8 de la loi des chemins de fer en droit constitutionnel, nous avons jugé préférable de donner à cet article la formule générale que j'ai suggérée. Il est à peine besoin d'ajouter que l'article 8 s'appliquerait, s'il existe quelque doute sur la validité constitutionnelle de cet article, et par conséquent, conservant à l'article la formule générale que j'ai indiquée, nous comptons atteindre le résultat suggéré par l'honorable député (M. Graham). L'attitude que nous prenons à cet égard, j'en ai la confiance, ralliera son approbation.

M. BUREAU: Interviendra-t-il entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement canadien un contrat touchant la subvention, de forme similaire aux contrats se rattachant aux subventions accordées aux compagnies de chemins de fer?

M. COCHRANE: Bien que la chose ne soit pas nécessaire, j'enverrai un ingénieur faire l'inspection du chemin, avant que la subvention soit accordée, afin qu'il puisse dresser un rapport qui sera déposé dans les cahiers du ministère.

M. GRAHAM: Et s'il intervient quelque accord, cet accord figurera au contrat?

M. COCHRANE: Certainement.

M. BUREAU: C'est ce que je voulais suggérer.

M. COCHRANE: J'ai l'honneur de proposer l'addition de l'article suivant, à titre d'article 4:

4. La présente loi deviendra en vigueur au jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil, publiée dans la "Gazette du Canada".

(On adopte la motion.)

Rapport sur le bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE 1908 TOUCHANT LES PRIMES AUX VOLONTAIRES.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour discuter les articles du bill (n° 137), présenté par M. Rogers, amendant la loi des primes aux volontaires.

M. CARVELL: Je désire appeler l'attention du ministre sur un amendement qu'on a proposé d'adopter à ce bill, la dernière fois qu'il est venu en discussion devant le comité. Si je saisis bien la nature du projet de loi, dans sa teneur primitive, pen-

dant un an ou à toute époque antérieure au 31 décembre 1912, le volontaire lui-même aurait le droit de se rendre sur sa terre, de prendre son inscription et d'obtenir ses 320 acres; mais le substitut ou le porteur du certificat, autre que le volontaire lui-même, ne saurait prendre l'inscription, mais il pourrait obtenir \$500. Depuis que la Chambre a été saisie de ce bill, il y a quelques semaines, nombre de ces certificats ont été vendus par leurs porteurs pour \$500, parce qu'ils comprenaient qu'ils ne sauraient rien faire de mieux. Le résultat, c'est que si l'amendement proposé par le ministre devient loi, ces individus prélèveront un bien fort butin.

Il permettra au spéculateur de faire de l'argent, sans que le volontaire reçoive la récompense qu'a voulu lui accorder le pays, en retour des sacrifices qu'il s'est imposés en allant combattre pour l'Empire. Je prie le ministre de considérer si, même à cette heure tardive, il ne pourrait pas retirer son amendement.

M. ROGERS: L'honorable député fait erreur dans l'interprétation qu'il donne à l'effet de cet amendement, surtout au sujet du brocantage des certificats depuis le 1er janvier 1912; mais en autant que j'en puis juger d'après les renseignements que j'ai obtenus du département, il n'y a pas eu un seul transfert depuis cette date.

Quand un volontaire vend son titre, il est tenu de faire enregistrer son transfert au département même paraît-il, et nulle inscription de ce genre ne figure dans les registres depuis le 1er janvier.

M. CARVELL: Il se fait des milliers de transferts de certificats, sans que la chose soit enregistrée. Dans le bill primitif il figure une formule de cession, et si toute cession se faisait conformément à la loi, il n'y aurait qu'une cession et elle serait enregistrée au département. En réalité, ces documents changent de mains comme les billets de banque; ils demeurent en blanc, et quand le propriétaire d'un certificat désire choisir sa terre il se rend au département et fait inscrire son certificat. Des milliers de certificats ont ainsi changé de mains.

M. ROGERS: L'honorable député dit qu'il y a eu des milliers de transferts, mais il n'y a que 188 certificats, tout bien compté.

M. MACDONALD: Combien y a-t-il de volontaires qui aient encore des terres à réclamer, sous l'autorité de cette loi?

M. ROGERS: Il y a 62 certificats qui n'ont pas été transférés, et 188 qui demeurent encore dans l'état primitif, soit 250, tout compté.

M. MACDONALD: Le ministre de la Milice pourrait-il nous dire combien de volontaires ont obtenu des certificats de terre ou en ont demandé?

M. HUGHES (Victoria, Ont.): Tous les certificats ont été délivrés. Dès qu'un certificat est présenté au département de la Milice, il est légalisé. Depuis mon entrée au ministère, je n'ai reçu que deux demandes de volontaires de l'Afrique-Sud.

M. SHARPE (Ontario-Nord): Le ministre pourrait-il me dire si on se propose de reconnaître les réclamations des médecins et autres officiers qui ont pris part à la guerre sud-africaine et ont couru tous les dangers de la campagne? A mon avis, ils ont un titre très valable à la générosité du ministère. Il y a bien huit ou neuf de ces médecins.

M. ROGERS: Il a déjà été délivré 7,020 certificats et il en reste encore 250 à délivrer. Au sujet de l'avis ouvert par l'honorable député, en faveur des médecins militaires, je dois observer que le bill ne contient aucune disposition touchant pareils certificats et je ne saurais proposer la chose.

M. HUGHES (Victoria, Ont.): Le ministre me ferait grand plaisir s'il pouvait voir jour à proposer l'amendement suggéré par le député d'Ontario-nord.

Il y a un certain nombre de médecins qui sont allés en Afrique-Sud à titre de médecins civils. Ces médecins ne furent point assermentés et dix ou quinze d'entre eux allèrent au feu, combattirent au premier rang et firent leur devoir. Néanmoins, pas un seul d'entre eux ne pourrait affirmer sur serment qu'il a été régulièrement enrôlé. Tout en portant l'uniforme, en figurant à la feuille de solde et en ayant combattu pendant toute la guerre, par malheur ils ne furent pas enrôlés. Je me souviens tout spécialement d'un jeune homme de Winnipeg qui était allé en Afrique-Sud.

M. COCHRANE: On a réglé les réclamations des infirmières.

M. HUGHES (Victoria, Ont.): Oui, on a réglé les réclamations des hospitalières et cela à fort bon droit; on se préoccupa d'elles à cette époque. S'il y eût eu des veuves faisant le service à l'armée, elles auraient reçu la même récompense. Le jeune homme en question tenait fortement à aller combattre et en conséquence s'attacha à un escadron. Les soldats le firent entrer en contrebande, tout le monde sait comment cela se fait, et une fois rendu en Afrique, il se rendit tout aussi utile qu'eux. Il fit toute la campagne du Sud-africain, et cependant ce jeune homme ne peut obtenir son certificat. Je pourrais en mentionner deux ou trois autres, et vraiment le ministre de l'Intérieur pourrait bien se laisser attendrir, affaire d'ajouter quelques lignes à son bill et de permettre à ces individus de bénéficier de son projet de loi. Ce serait simple justice à leur rendre. Pour mon propre compte, un des principes

qui me sont le plus chers, c'est de rendre justice à tout le monde. Je serais enchanté, si le ministre pouvait voir jour à rédiger un amendement qui répondrait à cette situation.

M. CARVELL: Je suis certain que le ministre de l'Intérieur ne sera pas capable de résister à l'appel touchant de son collègue et comme il va ouvrir la porte, j'ai une classe particulière de cas sur lesquels je veux aussi attirer son attention. Il y a trois ou quatre demandes, je n'ai pas le nombre exact, d'hommes qui se sont fait inscrire, qui ont été enrôlés et qui ont été assermentés pour partir au Sud-africain. Ils sont arrivés à Halifax mais étant tombés gravement malades ils sont entrés à l'hôpital et y sont restés sans pouvoir participer à la campagne.

M. HUGHES (Victoria): Sont-ils allés dans le sud de l'Afrique?

M. CARVELL: Non.

M. HUGHES (Victoria): Alors ils n'ont aucun droit d'être compris dans les dispositions du bill.

M. CARVELL: Ces hommes ont droit à autant de considération que les chirurgiens civils dont a parlé le ministre de la Milice.

M. HUGHES (Victoria): Les hommes dont j'ai parlé ont fait toute la campagne. Je pense que s'il y avait seulement un homme au Canada dont le cas demande d'être pris en considération, cet homme devrait recevoir justice. L'Angleterre a dépensé des millions de dollars pour rendre justice à un homme qui avait été emprisonné en Abyssinie. Elle a envoyé son armée dans ce pays et des milliers d'hommes ont parcouru des centaines de milles et ont lutté pendant une campagne difficile pour faire relâcher un homme de prison. Je soutiens que c'est le devoir de tout officier chargé d'un département au Canada, quand un cas d'injustice a été porté à sa connaissance, de remédier à cette injustice. Je regrette de ne pas avoir porté cette question plus tôt à l'attention du ministre de l'Intérieur, mais j'espère qu'il règlera ces cas par un amendement et rendra aussi justice à ces hommes dans tout le pays.

M. McKENZIE: Le ministre de la Milice ayant été lui même dans le Sud-africain se souviendra sans doute que dans différentes régions du pays, des trains ont passé sous les ordres du Gouvernement et ont été soumis à des mesures militaires.

Des volontaires ont été appelés pour diriger ces trains et un jeune homme, nommé McLean, du comté de Victoria, que j'ai l'honneur de représenter, a été un de ceux qui se sont offerts. Il s'engagea à rester sur sa locomotive en faisant le sacrifice de sa vie, car ces trains circulaient dans l'intérieur du pays, près des camps de l'en-

M. HUGHES (Victoria).

mi et étaient souvent accueillis par le feu des Boers avec des résultats désastreux. Cependant, M. McLean demeura pendant toute la guerre, du commencement à la fin et rendit d'excellents services comme mécanicien pour conduire un train. Bien qu'il ait servi son pays si bravement et si fidèlement et bien qu'il ait reçu une médaille pour ses services, il n'a jamais reçu la récompense accordée aux autres qui ont servi pendant la guerre. J'espère donc qu'en préparant son amendement qui lui est demandé par le ministre de la Milice, le ministre de l'Intérieur fera en sorte que M. McLean reçoive la reconnaissance qu'il mérite.

M. MARTIN (Régina): Je constate que l'article 6 de la loi dit qu'un certain nombre de certificats de scrip contenus dans l'annexe A de la loi sont déclarés nuls. Je voudrais savoir pourquoi.

M. ROGERS: C'est parce que ces certificats ont été perdus et qu'on les a remplacés par des duplicata. Cela s'est produit il y a environ un an et nous prenons cette précaution maintenant, pour que dans le cas où on en présenterait un, il soit déclaré sans valeur.

M. SHARPE (Ontario-nord): Le cas des chirurgiens civils qui a été cité mérite la sympathie et l'appui de la Chambre. Dans tout le Canada il n'y en a environ que huit ou neuf. Les hommes dont parle l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ne peuvent pas leur être du tout comparés, parce qu'ils ne sont pas allés au Sud-africain et qu'ils n'ont été exposés à aucun danger. Les chirurgiens civils ont servi pendant toute la guerre du Sud-africain et ont été souvent dans les lignes du feu pour soigner les blessés.

Dans ma circonscription, il y a un jeune homme, le Dr Blanchard, qui s'est trouvé dans les lignes du feu de plusieurs combats et qui a rendu de grands services. Pourtant ces hommes qui méritent si hautement une reconnaissance ont été oubliés dans la loi. Ces huit ou neuf cas méritent qu'on s'en occupe.

Un honorable DEPUTE: Etaient-ils enrôlés?

M. SHARPE (Ontario-nord): Ils n'étaient pas régulièrement enrôlés ou assermentés. Mais ils ont réellement servi comme chirurgiens civils dans les régiments où ils étaient attachés. Le ministre de la Milice expliquera cela mieux que je ne le pourrais. S'il y a un cas qui mérite la sympathie et l'appui de la Chambre à propos de la guerre du Sud-africain, c'est bien celui de ces chirurgiens civils. J'ai préparé un amendement que je vais proposer:

Que l'article suivant soit ajouté au bill et devienne l'article 9:

9. Nonobstant tout ce qui serait contenu de contraire dans la loi des primes aux volontaires de 1890, quiconque étant domicilié au Canada a réellement servi dans la guerre du Sud-Africain sans avoir été assermenté ou régulièrement enrôlé recevra le certificat de l'octroi ordinaire de terre en vertu de la loi.

M. LANCASTER: Je sympathise entièrement avec l'objet de l'amendement. Mais nous ne devons pas perdre de temps. La règle interdit de présenter un amendement de ce genre au bill. Il propose de donner une somme d'argent du trésor public et une semblable proposition doit être autorisée par une résolution à laquelle le Gouverneur général a donné son consentement. Je soulève ce point d'ordre.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: L'amendement n'est pas régulier.

Le bill ainsi amendé est rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL DES VÉTÉRANS DE LA CAMPAGNE DES FÉNIANS.

La Chambre siège de nouveau en comité général pour la discussion des articles du bill (n° 190) tendant à autoriser l'octroi d'une prime aux volontaires qui ont servi la Couronne durant l'incursion des Fénians.

Sur l'article 1er:

M. HUGHES (Victoria): Cette question a été complètement discutée à un stade précédent. Il y a eu un malentendu au sujet de la nouvelle résolution, mais je crois qu'il est maintenant réglé.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre peut-il répondre à la question posée par un de mes électeurs...

M. HUGHES (Victoria): Si je connaissais les faits je pourrais donner une réponse définitive à l'honorable député. Il paraît avoir servi dans le mois de mai quand les Fénians ont traversé la frontière.

M. LEMIEUX: Il a été enrôlé à l'école militaire de Québec et a été appelé à servir.

M. HUGHES (Victoria): Envoyez la réclamation et nous la réglerons en cinq minutes.

M. OLIVER: Je n'ai pas eu l'avantage d'être présent quand le bill a été discuté auparavant. Je voudrais demander au ministre de la Milice s'il a songé à accorder du scrip ou quelque autre allocation à la gendarmerie à cheval qui a servi dans la rébellion. On a accordé du scrip aux volontaires de l'Ouest et de l'Est du Canada, mais la gendarmerie à cheval qui a servi comme les volontaires n'a absolument rien reçu. Le Gouvernement de l'époque ne lui a rien accordé pas plus que l'admini-

nistration précédente. Je n'ai pas à dicter au Gouvernement ce qu'il doit faire, mais s'il pense que les prétentions des vétérans de la campagne des fénians de 1866 et de 1870 doivent être admises, certainement il ne peut pas ignorer les réclamations de la gendarmerie à cheval qui a servi dans la rébellion de 1885. Je ne désire pas insister pour la reconnaissance de ces vieilles réclamations et je suis très loin de le faire pour celles des vétérans de la campagne des fénians. Mais si le Gouvernement croit devoir adopter le système de les reconnaître, j'insisterai certainement pour que celles de la gendarmerie à cheval qui a servi en 1885 soient aussi admises.

M. HUGHES (Victoria): La gendarmerie à cheval n'est pas sous l'administration de la Milice. Mais, comme je l'ai dit l'autre jour, si la gendarmerie à cheval n'a pas été reconnue, c'est qu'elle était sur le pied d'un corps permanent. Les hommes de la milice active ont été reconnus, mais j'ai toujours considéré comme une injustice que les hommes des corps permanents et de la gendarmerie ne l'aient pas été, eux qui ont fait l'ouvrage et supporté la violence de la lutte. Ils ne l'ont pas été non plus en 1870. Aujourd'hui ce n'est pas une question qui relève du département de la Milice; je n'ai rien à dire à ce sujet.

M. OLIVER: J'aurais cru que la reconnaissance des réclamations des membres de la troupe permanente qui ont servi dans la rébellion dépendait certainement du département de la Milice.

M. HUGHES (Victoria): Oui, mais nous nous occupons seulement de la campagne des fénians.

M. OLIVER: C'est une opération du Gouvernement et non pas seulement du département de la Milice. Mais il serait naturel et convenable que le ministre de la Milice présente les réclamations de ces vétérans. Je crois que le Gouvernement expliquera difficilement pourquoi il a reconnu les réclamations des vétérans de la campagne des fénians et non celles de la gendarmerie à cheval.

M. HUGHES (Victoria): Quand l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) était dans l'opposition nous avions l'habitude, lui et moi de sympathiser dans cette lutte. Mais quand le Gouvernement précédent est arrivé au pouvoir j'ai été privé de son assistance. Je suis enchanté qu'il soit de nouveau avec moi. Personnellement, je suis bien porté à être de son avis.

M. BRADBURY: Cette mesure concerne-t-elle les vétérans de l'expédition de Wolseley en 1870?

M. HUGHES (Victoria): Ils ont reçu 160 acres à l'époque.

M. BRODER: Nous ne nous rendons pas toujours compte de ce que le pays doit à ces gens. Il a envers eux une dette pour les services qu'ils ont rendus, car l'action rapide des volontaires canadiens en 1866 et 1870 a arrêté sans aucun doute ce qui aurait pu être une invasion sérieuse du pays.

Si on relie l'histoire de ce temps, on constate que, si pour des raisons connues d'un certain nombre, le gouvernement américain n'a pas été appelé, sous l'empire du traité de Washington, à indemniser le Canada des dommages résultant de ces incursions, c'est qu'on ne voulait pas établir un précédent qui aurait mis l'Angleterre dans l'obligation de payer des sommes considérables dans l'affaire de l'Alabama.

Pour régler la question, comme plusieurs d'entre nous s'en souviennent sans doute, le gouvernement anglais s'engagea à verser un million de louis pour la construction de l'Intercolonial, à la condition que le Canada renoncerait à toute réclamation contre les Etats-Unis au sujet de la campagne des fénians.

Cet arrangement a donc été avantageux pour le pays. Mais, laissant de côté les titres individuels des volontaires, je considère que nous devons faire quelque chose pour reconnaître les services qu'ils ont rendus au pays. Pour ma part, je suis d'avis que les veuves de ces vétérans, devraient recevoir quelque chose et je suis convaincu que l'opinion publique ratifierait cette décision.

M. MARTIN (Régina): Je ne m'oppose pas à ce que chaque vétéran de la campagne des fénians reçoive \$100. Si j'avais quelque critique à faire, ce serait plutôt pour trouver trop modeste cette récompense de \$100 à ceux qui ont si courageusement marché à la défense du pays, en 1866. Cependant, je me joins à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) pour faire valoir la réclamation des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui ont pris du service dans l'insurrection de 1885.

Je sais que la raison que l'on a donnée pour les exclure de la première gratification accordée aux volontaires était basée sur le rapport du général Middleton. Ce qu'était ce rapport, je l'ignore; mais si ces réclamations n'ont pas été admises dans le temps, je dis qu'il faudrait y faire droit aujourd'hui. Puisque cette question de reconnaître les services des vétérans de 1866 est ouverte de nouveau, il ne peut pas y avoir une meilleure occasion pour reconnaître les services des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je crois qu'ils sont au nombre de 70 ou 80, au plus. Quelques-uns d'entre eux servent encore dans la gendarmerie, avec une solde insuffisante, et les autres ont quitté le service. Il en coû-

M. BRADBURY.

terait peu au pays de récompenser ces soldats et de reconnaître leurs services d'une manière quelconque.

Le ministre de la Milice dit qu'il est favorable à ces réclamations et je ne vois pas quels sont les membres du cabinet qui peuvent s'y opposer. Si le ministre de la Milice est bien disposé, l'opposition ne doit pas venir du ministre de l'Intérieur. Je ne vois pas quelle raison on pourrait donner pour refuser de rendre justice à ces volontaires qui ont pris du service en 1866.

M. BICKERDIKE: Je ne veux pas m'opposer à cette gratification de \$100 à chaque volontaire qui a pris du service pour repousser l'incursion des fénians, mais il me semble que c'est une somme bien modique pour un gouvernement qui a un excédent de recettes de \$40,000,000.

Un DEPUTE: C'est plus que ce que vous étiez disposé à leur donner l'an dernier.

M. BICKERDIKE: Au contraire, l'an dernier j'ai proposé que le gouvernement leur donnât des terres. C'est bien mesquin pour le gouvernement canadien, qui dispose d'un excédent si considérable, de donner une récompense de \$100 à ceux qui sont allés à la défense du pays dans cette occasion. J'espérais que l'honorable ministre de la Milice, en arrivant au pouvoir, leur accorderait une concession de terrain. Ils y avaient autant de droit que ceux qui sont allés dans l'Afrique du Sud. Je suppose qu'il est trop tard pour soulever des objections, mais je repète que je trouve indigne de ce pays une récompense de \$100 à ces vétérans.

M. McKENZIE: Je désire savoir du ministre s'il existe quelque part une définition précise de ce qu'est un volontaire. Je considère que celui qui a répondu à l'appel, qui s'est rendu au camp, qui a pris part aux manœuvres et était prêt à marcher à l'ennemi, doit être considéré comme un volontaire et avoir droit à la récompense même s'il n'est pas allé au feu.

M. OLIVER: J'ai reçu une dépêche de Winnipeg que je désire porter à la connaissance de la Chambre, bien qu'elle ne se rapporte pas directement à la question qui nous occupe, comme le supposent ceux qui me l'ont adressée. Du moment qu'il est question de rouvrir ces anciennes réclamations, il en surgit immédiatement une foule d'autres et le gouvernement en recevra certainement un grand nombre dont celle-ci n'est qu'un échantillon. Des gens qui s'intitulent les anciens pionniers du Manitoba prétendent, depuis très longtemps, avoir des réclamations à exercer contre le gouvernement. En 1871 ou en 1874, quand des certificats de terres ont été accordés aux métis du Manitoba, on en a aussi accordés aux anciens colons qui étaient ni indiens ni métis, mais qui s'étaient établis au Mani-

toba avant 1835. Les colons blancs venus au Manitoba et dans l'Ouest après 1835, et avant la cession de pays au Canada en 1870, demandèrent à être mis sur le même pied que les colons arrivés avant 1835. Ils présentèrent leurs réclamations à l'ancien gouvernement et il leur fut répondu qu'il ne serait plus fait droit aux réclamations de cette nature, vu que le gouvernement avait décidé qu'après le règlement de la gratification aux volontaires du Sud-Africain, il ne serait plus tenu compte d'aucune réclamation de ce genre, et c'est pour cette raison que les demandes des anciens colons furent repoussées.

Mais aujourd'hui que le Gouvernement rouvre la question des réclamations des vétérans de la campagne des fénians, les anciens colons reviennent à la charge et ils s'adressent à moi, parce que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre la réclamation des membres de la Gendarmerie à cheval. Le télégramme que j'ai reçu est signé par le secrétaire de la "Western Pioneers Association". On me demande de présenter leur réclamation à la Chambre pendant l'étude de ce bill.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je désirerais savoir de mon honorable ami si les membres de la Gendarmerie à cheval lui ont soumis leurs réclamations tandis qu'il était ministre de l'Intérieur.

M. OLIVER: Je ne saurais dire si une demande régulière a été faite; mais j'ai été plus d'une fois sollicité officieusement.

M. SHARPE (Ontario-nord): Avez-vous reçu des requêtes des anciens colons?

M. OLIVER: Je viens d'expliquer que les anciens colons avaient adressé une requête au Gouvernement.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quelle réponse avez-vous donnée?

M. OLIVER: J'ai expliqué à la Chambre il y a un instant, que nous avons répondu que le Gouvernement avait décidé de ne tenir aucun compte des réclamations de cette nature, après le règlement de la question des vétérans de l'Afrique du Sud. Nous avons refusé de nous occuper de la question, parce qu'il avait été décidé de ne plus rouvrir de réclamations de cette nature, mais maintenant que le Gouvernement vient de rouvrir la question des vétérans de 1866, ces anciens colons reviennent à la charge et demandent qu'il soit fait droit à leur requête.

M. MORPHY: Monsieur le président, je n'ai que quelques mots à dire. Je représente une circonscription où il y a beaucoup de vétérans de 1866 et de 1870 et c'est plutôt pour me rendre à leur désir que pour toute autre raison, que je prends la parole. Sur le chiffre de la gratification, je partage l'opi-

210

nion de l'honorable député de Saint-Laurent (M. Bickerdike). Je considère que le pays ne fait pas son devoir. Je crois aussi qu'on devrait accorder une gratification aux veuves des vétérans qui sont morts pour leur pays. Je ne conçois pas que l'on se montre parcimonieux dans une question comme celle-là. Il y a quarante-cinq ans que cette gratification aurait dû être accordée. On entend quelquefois parler de la lenteur de la justice, mais je n'en connais pas de plus lente que celle-ci. Durant ces quarante-cinq années, le Canada a bénéficié, par la mort de la plus grande partie de ces vétérans, de l'argent que nous aurions à leur donner aujourd'hui s'ils vivaient, et dans ces conditions, le Gouvernement pourrait se montrer plus généreux et donner aux survivants la part de ceux qui sont morts. J'irai plus loin, et je dirai que le bill est incomplet en ce qu'il ne contient pas une disposition concernant les enfants des vétérans dont les veuves sont décédées. Cette gratification devra être portée à un chiffre plus élevé, non pas parce que notre situation financière est prospère, mais parce que c'est pour nous un devoir sacré et une obligation morale.

Je sais quels sont les ennuis et les embarras que rencontre le Gouvernement. Tout cela est exposé dans un discours prononcé par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) le 18 juillet 1911, et qui est reproduit dans les "Débats". Je n'ai pas le temps d'entrer dans les détails, mais je sais que dans le temps, cette question rencontrait une vive opposition. J'ai ici des lettres publiées dans le "Toronto Globe" du 20 juillet dernier. Ces correspondants reprochent au parti conservateur de ramener cette question sur le tapis. Le temps me manque pour donner lecture de ces correspondances, mais tous ceux qui le désirent peuvent en prendre connaissance. Je constate cependant avec plaisir que le bill ne rencontre aucune opposition dans cette Chambre. L'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) a droit à nos félicitations pour avoir eu l'énergie de régler la question, mais je doute fort qu'il puisse conserver sa réputation de galanterie s'il laisse de côté les veuves, ainsi que les fils et les filles de veuves.

M. BICKERDIKE: Et s'il ne porte pas la gratification à \$200.

M. MORPHY: Oui.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Gouvernement civil, bureau du Conseil privé, pour un commis de troisième division, subdivision "A", \$900.

M. BORDEN: Cette somme de \$900 est pour un commis qui a été transféré du dé-

partement des Douanes à mon bureau où il fait un travail très utile. Il reçoit actuellement le même traitement qu'il recevait quand il était au département des Douanes.

Archives fédérales.—Supplément à l'archiviste fédéral, pour changement de rang, en vertu de la loi sanctionnée le 12 mars 1912, \$1,300.

M. BORDEN: Par la loi votée à la présente session, M. Doughty se trouve promu au rang de sous-ministre, et nous devons nous faire ouvrir un crédit pour lui servir le reste de son traitement.

Service législatif du Sénat, \$17,223.33.

M. BORDEN: La majeure partie de ce crédit est destinée à parfaire le chiffre de l'indemnité des sénateurs qui, au cours de la dernière session, ont dû s'absenter pour cause de maladie.

M. CARVELL: Le crédit est-il applicable aux absences pour quelque cause autre que la maladie?

M. BORDEN: Non. Le crédit embrasse habituellement les absences occasionnées par les affaires publiques, mais je crois qu'il n'y a pas eu d'absences pour cette raison au cours de l'année.

M. CARVELL: Ce crédit permettra-t-il de servir son indemnité au sénateur âgé que la maladie a empêché de venir siéger à cette session?

M. BORDEN: Je le crois.

M. PROULX: Je crois savoir que l'on s'est opposé, l'autre jour, au Sénat, au paiement des appointements du secrétaire du président de la Chambre haute.

M. BORDEN: Je ne me soucie pas d'intervenir dans les querelles de famille de cette nature.

M. LEMIEUX: Cette règle est-elle applicable aux membres de la Chambre des communes qui se sont absentés pour cause de maladie?

M. BORDEN: S'il y a lieu, la Chambre des communes sera, me dit-on, l'objet d'un crédit semblable.

Pour fournir aux députés les sténographes et dactylographes nécessaires; crédit supplémentaire, \$50,000.

M. LEMIEUX: Veuillez donner l'explication de ce chef de dépense.

M. BORDEN: Il s'agit ici d'un sujet qui se discute depuis nombre d'années. On sait que les députés sont obligés, dans l'accomplissement de leurs devoirs parlementaires, d'écrire une multitude de lettres et qu'il leur faut, pour cela, employer des aides aux écritures, des personnes d'une habileté exceptionnelle.

On avait, pour la première fois, inscrit au budget du dernier exercice un crédit de

M. BORDEN.

\$14,000 à l'aide duquel on a obtenu des résultats qui ont été jugés assez peu satisfaisants. Nous nous faisons maintenant ouvrir ce crédit de \$50,000 dans le but d'améliorer ce service. Nous n'avons pas encore de plan bien défini, mais nous avons élaboré un projet général qui sera soumis aux membres des deux côtés de la Chambre dès le commencement de la prochaine session. En attendant, nous avons cru plus prudent de demander ce crédit qui portera à \$64,000 la somme dont nous pourrions disposer pour procurer aux députés les aides dont ils ont absolument besoin.

Chemin de fer Intercolonial, \$600,000.

M. GRAHAM: Je suppose que le Gouvernement entend affecter cette somme à l'achat de matériel roulant au lieu de la verser à la caisse du receveur général.

M. BORDEN: Précisément.

M. GRAHAM: J'approuve l'idée de faire servir cet argent à l'amélioration du chemin.

M. BORDEN: En cela, nous nous conformons rigoureusement à la politique du gouvernement précédent.

Archives, \$85,000.

M. GRAHAM: Qui a succédé à feu M. Robert Laidlaw?

M. BURRELL: Personne n'a encore été nommé à sa place.

M. GRAHAM: A-t-on accordé une gratification à sa famille?

M. BURRELL: Oui; une gratification égale à deux mois d'appointements.

M. MURPHY: Qu'y a-t-il de vrai dans la nouvelle publiée par les journaux et disant que les Archives doivent être transférées du ministère de l'Agriculture au Secrétariat d'Etat?

M. BORDEN: Ce n'est pas précisément cela. Aux termes de la loi actuelle, les archives sont sous la direction du président du Conseil privé. Il y a quelques jours, un décret du conseil rendu en conformité des dispositions de cette loi faisait passer les archives sous la direction du Secrétariat d'Etat. Ce changement avait été demandé par mon honorable ami (M. Murphy) lui-même. Après examen de la question, j'en suis venu à la conclusion que son avis était sage et je l'ai suivi.

M. MURPHY: Je remercie le premier ministre d'avoir suivi mon conseil, et je félicite le Secrétariat d'Etat qui prend la direction d'un service très utile et fort intéressant.

Recensement et statistique, \$150,000.

M. GRAHAM: Où en est rendu mon honorable ami dans le règlement des récla-

mations des commissaires du recensement? Tout dernièrement, je recevais encore un certain nombre de réclamations de personnes qui prétendent n'avoir pas encore reçu leur chèque. Je dois dire que l'honorable ministre de l'Agriculture s'est toujours empressé de s'occuper de tout ce que j'ai signalé à son attention.

M. BURRELL: Tous les comptes sont maintenant payés, ou du moins les chèques ont été envoyés.

M. BELAND: Tous les comptes ont-ils été intégralement payés?

M. BURRELL: Oui, sauf certaines déductions qu'il a fallu faire à l'égard de réclamations insuffisamment motivées.

M. BELAND: J'ai par devers moi une lettre où il est dit qu'un compte de \$107 a été envoyé conformément aux instructions reçues; le réclamant n'a reçu que \$95, et il est censé ne pas recevoir davantage. Avant-hier, je recevais encore à ce même sujet deux autres lettres du comté de la Beauce.

M. BURRELL: Peut-être le réclamant n'avait-il pas envoyé de pièces justificatives pour toute la somme réclamée, ou a-t-on dû réduire le chiffre de la réclamation parce que le nombre de jours était trop considérable.

M. CARVELL: J'ai reçu des plaintes de même nature non de mon comté, mais d'un comté voisin dans le Nouveau-Brunswick. Mon correspondant prétend que l'on a déduit de son compte \$13 ou \$14 principalement parce qu'il réclamait trois jours de rémunération et quelques frais de déplacement pour être allé recevoir ses instructions à Frédéricton. Je sais personnellement que de l'endroit où il habite on ne peut pas aller à Frédéricton, y faire un séjour quelconque et en revenir en moins de trois jours. En pareil cas, le ministère tranche-t-il la question d'une manière arbitraire ou permet-il au réclamant de prouver qu'il a réellement accompli le travail dont il réclame la rémunération?

M. BURRELL: De tels cas demandent à être étudiés, et quand ils sont portés à la connaissance du ministère, ils sont traités comme ils le méritent.

M. CARVELL: Ce recenseur m'écrit que le ministère lui a adressé un chèque portant ces mots "solde de tout compte". Il n'a pas touché le chèque et désire savoir en quelle position il se trouverait s'il le touchait.

M. BURRELL: Nous ne tiendrons pas compte de ce détail dans le cas d'une réclamation légitime.

M. OLIVER: En ce qui concerne les comptes se rapportant au recensement et aux élections, il me semble qu'il y aurait une amélioration sensible si le ministère

se donnait pour règle que, ayant fait faire un certain travail encore impayé, de veiller à ce qu'il soit payé et, lorsqu'il y a contestation, d'aviser aux moyens à prendre pour en venir rapidement à une entente. A l'heure actuelle, le ministère semble croire que c'est au créancier de venir à Ottawa, de faire toutes les démarches et les dépenses pour obtenir le paiement de sa créance. Il arrive très souvent que les départements se placent à ce point de vue; mais le public est plutôt d'avis que lorsqu'un particulier a été chargé de faire un certain travail et s'est acquitté de sa tâche, il a droit à sa rémunération et qu'il n'est pas juste de la lui faire gagner une deuxième fois en l'astreignant à toutes sortes d'ennuis et d'embarras.

Je parle là au point de vue général, mais je sais que le ministre est homme à tenir compte du sentiment général et de lui donner raison lorsqu'il s'agit de cas particuliers. Il est déjà arrivé, lorsqu'il s'agissait de comptes d'élections dont on prévoyait que le règlement ne se ferait pas sans contestation, que l'on ait chargé un fonctionnaire de se rendre sur les lieux, d'y recueillir des renseignements et de s'efforcer d'en venir à une solution qu'il n'eût pas été possible d'obtenir par correspondance; on considèrerait alors qu'il était du devoir du Gouvernement d'obtenir le règlement honnête de tout compte légitime.

J'aimerais à voir ce mode de règlement devenir de plus en plus en honneur, et si le règlement de certains comptes du recensement offre des difficultés—je sais cependant que ces comptes sont beaucoup mieux faits que ceux qui ont trait aux élections—je conseillerais au ministre de l'Agriculture de ne pas s'en tenir à l'échange interminable de correspondance, de charger plutôt un ou plusieurs de ses fonctionnaires dignes de confiance d'aller se renseigner sur place de façon aussi complète que possible et de solder les comptes de façon à ce qu'on soit satisfait de part et d'autre.

M. BURRELL: Je dois dire à l'honorable député d'Edmonton que je ne demande pas mieux que ces comptes soient soldés à aussi bref délai que possible. Il va sans dire que je ne suis pas au fait des comptes d'élections, qui regardent un ministère autre que le mien. Les recenseurs ont reçu instruction de joindre à leurs comptes toutes les pièces justificatives, mais un très grand nombre d'entre eux n'ont fait parvenir aucune de ces pièces. C'est peut-être à cela qu'il convient d'attribuer le retard qui semble s'être produit. J'ajouterai cependant que nous serons en mesure de faire mieux en 1921.

M. BRODER: Une bonne partie des embarras que l'on éprouve aujourd'hui provient de la diversité d'interprétation des règlements. La première méprise du Gouvernement, ce fut de changer la date à la-

quelle le recensement s'était toujours fait depuis 1867. A la date du dernier recensement, nombre de citadins étaient partis en villégiature, dont les maisons d'habitation à la ville étaient veuves de leurs habitants.

Par conséquent, il y eut une grande confusion lors du dénombrement, et il n'y a aucun doute que cela a été dans une grande mesure la cause des plaintes dans toute l'étendue du pays au sujet de l'inexactitude du recensement. Une autre cause c'est qu'anciennement les commissaires étaient mandés à Ottawa et recevaient des instructions du département lui-même. Cependant, l'an dernier, des instructions furent envoyées d'Ottawa et interprétées différemment à tel point que le règlement relatif aux fermes et aux terres d'une certaine étendue fut appliqué aux maisons couvrant une petite superficie, à raison de 10 cents par maison, ce qui a ajouté plus de \$100,000 à la dépense publique.

De plus, les règlements furent modifiés après que les recenseurs se fussent mis à l'œuvre, et ils furent interprétés en partie d'une manière et en partie d'une autre. Toute cette confusion a été le résultat de la procédure suivie par le Gouvernement dans l'application de ses règlements au recensement. J'ignore sur qui la faute retombe, mais telle a été la situation créée par l'application des règlements du recensement.

Je remarque que le "Herald" de Montréal, à la veille du recensement, a annoncé —disant que ce serait une bonne nouvelle pour les recenseurs—qu'ils recevraient 10 cents par maison, au lieu de 100 cents par ferme de tant d'acres. Nous savons tous que ces règlements ont été interprétés d'une manière dans certaines parties du pays et d'une manière différente dans d'autres parties.

Dans ma circonscription, on a, pour une raison quelconque, retenu 10 p. 100 du montant alloué au commissaire qui est consciencieux dans son travail. En lui transmettant son chèque, le département a expliqué que la balance de son compte lui serait remise sous peu. J'ignore s'il l'a reçu, mais je puis dire, à l'honneur de ce commissaire, qu'il n'y a aucun doute quant à l'exactitude de son rapport et à la fidélité de ses pièces justificatives.

M. BURRELL: Les 10 p. 100 en question ont été retenus à cause des plaintes innombrables au sujet des omissions. On les considère comme un dépôt qu'on retient jusqu'à la révision de chaque tableau.

M. OLIVER: Le ministre de l'Agriculture nous dira-t-il s'il accepte le conseil d'envoyer des fonctionnaires qui s'occuperaient de la question des terrains. Il semble que, dans le cas de ces rapports embrouillés, ce soit la seule manière d'arriver à une solution satisfaisante.

M. BRODER.

M. BURRELL: J'y réfléchirai, car l'idée de l'honorable député me semble en valoir la peine.

Annuaire statistique, \$8,000.

M. GRAHAM: Combien en imprime-t-on?

M. BURRELL: On en imprime 10,000 en tout, c'est-à-dire pour l'édition anglaise et l'édition française.

Stations agronomiques, \$180,000.

M. BURRELL: Le crédit est destiné aux frais d'administration des stations existantes, y compris la station centrale.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il ne s'applique à aucune station agronomique nouvelle?

M. BURRELL: Non, il y a une autre somme pour cela.

Impressions et distributions des rapports et bulletins des stations agronomiques, \$15,000.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quelle est la raison de cette augmentation?

M. BURRELL: Le crédit est augmenté de \$5,000 à cause du nombre supplémentaire des bulletins qui sont distribués.

M. CHISHOLM (Antigonish): Combien de bulletins distribue-t-on?

M. BURRELL: Nous avons un longue liste d'envois par la poste et tous ceux qui s'intéressent vraiment à ces publications et qui donnent leurs noms sont inscrits sur cette liste que s'allonge constamment.

M. CHISHOLM (Antigonish): Comment vous procurez-vous les renseignements qui servent à la confection de cette liste?

M. BURRELL: De diverses manières. Plusieurs députés nous transmettent une liste de ceux à qui ils veulent faire envoyer ces bulletins. Chaque fois que des noms nous parviennent de sources légitimes, nous envoyons les bulletins.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il y a quelque temps la division du service vétérinaire du département de l'Agriculture a publié un bulletin sur la tuberculose. J'ai cru que cette brochure intéresserait beaucoup les cultivateurs de ma circonscription et j'ai écrit au Dr Rutherford pour le prier de me transmettre 500 exemplaires que je leur distribuerais. Il me répondit qu'il avait un grand nombre de ces bulletins, mais qu'il ne pouvait me les donner sans la permission du ministre. Il ajoutait:

Bien que le nombre d'exemplaires de ces bulletins ne soit pas très restreint, il faudrait qu'il fût bien plus considérable pour que nous puissions fournir 500 exemplaires à chaque député et autant aux sénateurs.

Sur ce, j'écrivis au ministre, au sujet de la lettre du Dr Rutherford, et je le priai de donner les ordres nécessaires pour qu'on me fournit 500 exemplaires de cette publication ou autant qu'on aurait de reste. Dans cette lettre, j'assurais au ministre que les bulletins seraient distribués aux cultivateurs qui les apprécieraient. Au lieu d'envoyer le nombre d'exemplaires que je demandais, ou un nombre moindre, comme je l'avais proposé, le ministre me répondit que je ferais mieux de transmettre une liste d'adresses postales.

A ceci, je répondis que je préférais adresser moi-même les bulletins afin de m'assurer qu'ils parviendraient à destination. Je ne connaissais pas la liste d'envois par la poste du département et je ne savais pas quand cette liste avait été révisée. Mais je connaissais la circonscription et ceux qui devraient recevoir ces bulletins. Jusqu'à présent le département ne m'a pas fourni les exemplaires demandés. Comme nous payons si cher pour ces bulletins, il me semble que ceux qui s'intéressent à ces questions devraient en obtenir des exemplaires. Ils sont en état de connaître ceux à qui les bulletins doivent être adressés. La liste des envois par la poste est une bonne chose, si elle est révisée de temps à autre.

M. BURRELL: L'honorable député a touché à un point délicat. Je puis lui affirmer qu'on n'a pas eu l'intention d'être impoli à son endroit; j'ai reçu des plaintes du même genre de députés de la droite. Si les députés voulaient faire eux-mêmes la distribution et si nous savions que de cette manière les bulletins parviendraient aux gens, nous pourrions supprimer le service de distribution. Mais on comprend que si nous adoptions ce système et si nous nous fions aux députés pour la distribution, les gens profiteraient moins de ces bulletins, vu que la distribution serait moins complète que celle qui a eu lieu par le département à l'aide de la liste des envois par la poste. C'est là un mode d'administration que l'ancien gouvernement a établi et qui est le meilleur, en somme. Lorsqu'un député désire obtenir un certain nombre d'exemplaires pour sa circonscription, je suis bien aise de les lui envoyer.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je suis bien aise qu'on n'a pas eu l'intention d'être impoli à mon égard. Mais je ne puis tomber d'accord avec le ministre quand il dit que le moyen que je suggère ne serait pas le meilleur. Quant à moi, j'aime à adresser à toutes les classes des brochures comme celles-là, n'ayant pas un caractère politique, et je crois que c'est lorsqu'elles sont envoyées par les membres, plutôt que par le département, qu'il est plus probable qu'elles seront envoyées là où elles seront utiles, à moins que la liste des envois par la poste

en soit révisée de temps à autre. Quels moyens de revision le département a-t-il?

M. BURRELL: Si l'honorable député envoie sa liste, nous nous assurerons que ses amis recevront le bulletin.

M. ROBB: Il y a beaucoup à dire en faveur de l'envoi des brochures par le gouvernement et le département. On remédierait probablement mieux aux inconvénients que signale l'honorable député, et cela dans l'intérêt du département et du public, si chaque année ou tous les deux ans, le ministre envoyait la liste au représentant de la circonscription afin qu'il la revise. Le député connaît ceux que les brochures de ce genre intéressent et il connaît aussi ceux qui, chaque année quittent la circonscription pour se rendre ailleurs.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je suis ici depuis sept ans et je n'ai jamais eu de peine à me procurer des bulletins; au contraire, les employés du département étaient bien aises de m'en donner. Mais je puis ajouter que je n'ai jamais su qu'il existait une liste d'envois par la poste et que je ne sais pas quels noms sont inscrits sur cette liste. Mais lorsqu'un député veut bien se donner la peine de distribuer des exemplaires d'un bulletin, qu'il en demande un nombre raisonnable et que le département les a sous la main, je suis d'avis qu'on devrait les lui fournir. Quatre à cinq cents ce n'est pas un grand nombre à donner à un député lorsqu'il y en a des tas au département.

M. LALOR: Ce qui est arrivé à l'honorable député est bien différent de ce qui m'est arrivé. Il dit qu'autrefois il recevait d'ordinaire des bulletins. Mais j'ai eu affaire au ci-devant ministre de l'Agriculture, et je n'ai jamais pu en obtenir. Le résultat a été que j'ai publié un avis dans les journaux de la localité pour apprendre aux cultivateurs que s'ils désiraient se procurer ces bulletins, ils devaient envoyer leurs noms au département. Je n'ai pas pu obtenir des exemplaires, si l'honorable député (M. Chisholm) a pu en obtenir.

M. ROBB: Afin de prouver que l'ancien gouvernement n'était pas partial envers ses amis politiques, je puis dire qu'il m'est arrivé la même chose qu'au représentant d'Haldimand (M. Lalor). Le ministre avait une liste d'envois par la poste et les bulletins étaient transmis de cette manière.

M. SINCLAIR: La même chose m'est arrivée; je n'ai pas pu me procurer de bulletins dernièrement ni voir la liste des envois par la poste. Je n'en blâme pas le département, mais on m'a toujours parlé d'une liste mystérieuse que je n'ai jamais pu voir. Une liste semblable a besoin d'être corrigée de temps à autre. Je comprends que des sociétés agricoles conti-

nuent à recevoir ces publications, mais en ce qui concerne les particuliers, une liste corrigée d'envois par la poste devient inutile à la longue. J'espère que le ministre s'occupera de la question et la règlera afin que les bulletins parviennent entre bonnes mains.

M. ROBB: Le ministre acceptera-t-il l'idée que le représentant d'une circonscription devrait pouvoir voir et reviser la liste de temps à autre?

M. BURRELL: Nous serons heureux de donner notre attention à tout projet par lequel il serait possible de faire parvenir ces bulletins aux cultivateurs du pays. C'est ce que nous désirons et nous voulons traiter tout le monde impartialement. Quant au cas particulier dont parle l'honorable député d'Antigonish, il m'en est resté un souvenir très clair. Le bulletin qu'il demandait était d'une nature spéciale et un peu plus dispendieux que les bulletins ordinaires; nous n'en avons fait tirer, je crois, qu'un nombre limité. Pour cette raison nous lui avons proposé d'en prendre 200, les fonctionnaires craignant que l'édition serait épuisée.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'ai la correspondance devant moi. Dans ma lettre, je lui demandais 500 exemplaires, si le ministre pouvait en disposer d'autant, sinon, autant qu'il pourrait en donner. Voici la teneur de sa lettre:

Je me suis occupé sérieusement de cette affaire et je constate que le nombre d'exemplaires à notre disposition ne nous permettrait guère d'en envoyer 500 à un seul député. Puis-je vous demander une liste des personnes qui s'intéressent spécialement à cette question; je serais bien aise, dans ce cas, de leur envoyer à chacune un exemplaire. J'ajouterais que ce bulletin est en grande demande et que nous désirons que chaque région reçoive, autant que possible, sa juste proportion.

En réponse, j'ai dit que je préférerais adresser moi-même aux cultivateurs la brochure sur la tuberculose parmi les bestiaux afin d'être sûr que chacune parviendrait à destination. Mais je n'ai pu obtenir les exemplaires que je désirais et il m'a fallu m'en passer. Dans ma première lettre j'avais écrit:

Comme je l'ai fait comprendre au docteur, je verrais à ce que ces exemplaires fussent distribués de manière à être lus et appréciés. Je vous prierai donc de vouloir bien autoriser le directeur général à me faire parvenir autant d'exemplaires dont j'ai besoin, ne dépassant pas 500 en tout.

Si on m'en avait envoyé 200, ou 50 ou 10 j'aurais été heureux de les obtenir.

Pour encourager la production et l'usage de grains de semence de qualité supérieure et pour la mise en vigueur de la loi relative aux grains de semence, \$80,000.

M. SINCLAIR.

M. BURRELL: C'est une augmentation de \$20,000; nous employons plus d'inspecteurs et organisons mieux notre service de grains de semence dans l'Ouest.

Pour développer l'élevage des bestiaux, \$102,000.

M. BICKERDIKE: De quelle manière développera-t-on l'élevage des bestiaux?

M. BURRELL: En assistant les associations de cultivateurs pour l'élevage des bestiaux. Nous fournissons des juges pour les expositions. Naturellement, nous payons les frais de déplacement de ces juges. Nous encourageons aussi l'élevage des volailles, les conventions nationale d'élevage, nous encourageons l'élevage des chevaux ainsi que divers instituts agricoles, le tout dans le but de promouvoir l'industrie de l'élevage.

Santé des animaux, \$350,000.

M. BICKERDIKE: Prévoit-on le remboursement des propriétaires d'animaux abattus par ordre du Gouvernement? L'honorable ministre se souviendra que cette question a été soulevée pendant de précédentes sessions; j'ai soutenu alors comme je le fais aujourd'hui que lorsque des animaux sont abattus pour le bien public, une certaine compensation devrait être accordée aux propriétaires.

M. BURRELL: De quels animaux l'honorable député parle-t-il; des animaux des abattoirs ou des chevaux souffrant de la morve?

M. BICKERDIKE: Ceux des abattoirs.

M. BURRELL: C'est là une question bien difficile. L'ancien Gouvernement n'a jamais cru devoir accorder de compensation et je dois avouer qu'en autant que j'ai pu étudier la question—j'y ai accordé une attention sérieuse—il me semble que l'ancien Gouvernement avait raison. Il est douteux que le Gouvernement ait le droit de payer le prix d'un animal abattu pour la consommation, mais qui est absolument impropre à la nourriture. A mon avis le principe adopté est juste bien que dans certains cas, je l'admets, son application entraîne des dommages sérieux. Cependant, les commerçants savent se protéger, par l'assurance, par exemple.

M. BICKERDIKE: Je regrette de ne pouvoir partager l'opinion de mon honorable ami. J'ai toujours prétendu, je prétends encore, que si mes animaux sont détruits pour le bien public c'est le public qui doit supporter les dommages.

M. BURRELL: Si l'honorable député veut me pardonner, ces animaux ne sont pas détruits pour le bien public. Il les conduit à l'abattoir pour les transformer en nourriture. Il y a une grande différence

entré abattre un animal qui, dans l'opinion du ministre souffre d'une maladie qu'il peut communiquer aux autres, et conduire un animal à l'abattoir pour le transformer en nourriture, alors qu'il est impropre à la consommation.

M. BICKERDIKE: Quel différence cela peut-il faire que l'animal soit détruit sur une terre ou à l'abattoir? Un commerçant se rend sur une terre et achète un chargement de bœufs, sans savoir s'ils sont ou non malades. Je maintiens que l'orsqu'un animal est détruit pour le bien public, le public doit aider à le rembourser de sa perte. J'ai toujours soutenu cela et je crois que tous ceux qui s'occupent de ce genre de commerce seront de mon avis.

M. BURRELL: Mon honorable ami touche probablement à la grave question de la tuberculose des animaux. J'admets que le département devra un jour s'occuper de cette question. Mais comme le sait mon honorable ami, elle est extrêmement difficile et complexe. Je désire m'en occuper dans un esprit d'absolue justice et j'espère qu'il me sera possible de donner aux opinions de l'honorable député la sérieuse considération qu'elles méritent. Je veux parler surtout de la compensation dont il est question pour les animaux détruits aux abattoirs.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je désire porter à l'attention de la Chambre une autre catégorie de cas ou on demande compensation. La question est venue devant le Sénat il y a quelques jours et on a expliqué les pertes que subissent les cultivateurs par suite de la maladie de Pictou parmi les animaux. Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) n'est pas ici ce soir, mais je sais qu'il voudrait dire quelque chose au sujet des pertes résultant de cette maladie. Je demanderai au ministre de laisser l'article de côté pour le moment ou de permettre qu'on y réfère dans une circonstance ultérieure.

M. BURRELL: Je consentirai à laisser cet article de côté pour le moment, mais à regret. Cette maladie des bestiaux connue sous le nom de Pictou a été portée à ma connaissance par M. le sénateur Bell. J'ai aussi étudié attentivement la question avec le docteur Rutherford et j'en suis arrivé absolument à croire qu'elle est causée par une herbe qui croît dans la Nouvelle-Ecosse, la région où on la trouve étant celle où sévit la maladie. Le directeur général a poursuivi plusieurs expériences concluantes à mon sens quant à la cause de la maladie. Il est évident que dans un cas comme celui-là il ne saurait être question de compensation.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je connais bien la région où croît cette herbe et je suis

au courant des expériences faites dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. La preuve semble en effet concluante quant à la cause de la maladie de Pictou. Cependant, certaines personnes ne partagent pas l'opinion du docteur Rutherford. J'aimerais qu'on ajourne le débat pour le moment, sachant que mon honorable ami de Pictou est très bien renseigné à ce sujet.

M. MORPHY: Je désire dire un mot pour l'information du ministre au sujet d'un cas qu'il m'a été donné d'observer au cours de ma pratique. Les cas de ce genre sont assez nombreux, mais celui dont je vais parler peut les expliquer tous et va même un peu plus loin. Un cultivateur avait vendu un animal qui paraissait sain et le commerçant l'avait jugé tel en effet. On l'expédie à Toronto où il est condamné. On renvoie la peau de l'animal au cultivateur de la part du commerçant qui lui demande compensation avec menace de poursuite. Il me demande mon avis et je lui dis que je ne le crois pas responsable. A l'instigation de l'ancien Gouvernement, plainte est portée par le procureur de comté, à Goderich. L'homme est poursuivi, il paraît devant le tribunal, mais le ministre n'est pas prêt à procéder.

Enfin, après avoir usé de tous les moyens connus, la poursuite constata, pour me servir d'une expression triviale, que l'affaire ne donnait plus, tout cas de ce genre ne tombant pas sous l'action de la loi par suite d'un arrêté en conseil à cette fin. La loi déclarait que vendre un animal tuberculeux était un délit, mais quant à l'arrêté en conseil, personne n'en avait entendu parler. L'homme en question a dû encourir des dépenses, assigner des témoins demeurant au loin, retenir les services d'un avocat. Et cependant la couronne représentée par l'ancien Gouvernement a dû abandonner la poursuite. Je soumets ce cas au comité afin de demander au ministre de faire décréter par les Chambres que lorsque l'effet d'une loi est détruit par un arrêté en conseil, cet arrêté en conseil soit rendu public à toutes fins que de droit.

M. BURRELL: Je crois que mon honorable ami se trompe quelque peu. Ces règlements, si je ne me trompe, ont été régulièrement publiés.

M. MORPHY: Le ministre peut avoir raison lorsqu'il dit "régulièrement publiés", mais je n'y comprends rien pour ma part. Personne dans mon entourage n'en savait rien, ni les avocats de la couronne, ni le défendeur, ni le plaignant. A Toronto même on ignorait ces règlements. Si c'est là une publication "régulière", il faudrait quelque chose de plus au public.

M. BURRELL: Si j'ai bonne mémoire, les règlements ont été publiés en la manière ordinaire dans la "Gazette du Canada".

M. MORPHY: Pas un cultivateur sur 10,000 dans tout le comté ne voit la "Gazette du Canada".

M. GRAHAM: Ils étaient cachés dans la "Gazette du Canada".

M. MORPHY: C'est absolument cela, et je ne crois pas que cela soit juste pour le public de notre pays.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-on nommé un successeur au Dr Rutherford et dans ce cas qui a été nommé?

M. BURRELL: Son successeur n'a pas été nommé.

M. GRAHAM: Je vois que le ministre de l'Agriculture d'Ontario dit que M. James n'a pas accepté de position d'un autre gouvernement, mais qu'il a consenti à se charger d'un travail temporaire.

M. BURRELL: Mon honorable ami ferait mieux d'attendre pour discuter cela l'item du budget supplémentaire qui s'y rapporte. Cependant puisqu'il a mentionné la chose, je puis lui dire que M. James, sans accepter une position du Gouvernement actuel, a consenti à accomplir un travail temporaire.

M. TOBIN: Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il a reçu la requête et la réclamation que j'ai transmise au ministre de l'Agriculture, requête signée par Alfred Labrecque et autres pour être indemnisés des pertes qu'ils ont subies par suite de la mort d'animaux à Ham-nord. J'ai transmis cette requête à l'honorable M. Fisher en juillet dernier et j'ai reçu le 28 juillet sa réponse accompagnée d'un mémoire du ministère. Dans sa lettre du 28 juillet 1911, M. Fisher disait:

Cher M. Tobin.—J'ai reçu votre lettre du 17 courant contenant une communication signée par Alfred Labrecque et autres de Ham-nord, au sujet d'une maladie parmi les chevaux et les bestiaux dans ce district.

J'ai immédiatement soumis l'affaire à mon vétérinaire en chef avec instruction de s'enquérir des causes de la plainte, et je vous inclus copie d'un rapport à ce sujet.

Bien à vous,

SYDNEY FISHER.

La maladie dont souffraient les animaux était l'anthrax. Voici ce que disait le mémoire accompagnant la lettre:

Mémoire re Anthrax à Ham-nord, Québec.

Le 26 juin, sur un rapport de M. E. W. Tobin, de Bromptonville, Québec, à l'effet que des animaux mouraient dans la paroisse de

Ham-Nord, l'inspecteur Whyte a immédiatement visité Ham-Nord à la date ci-dessus et a constaté que la maladie était l'anthrax. Il a mis cinq bâtisses en quarantaine et a fortement engagé les propriétaires à vacciner leurs troupeaux. Whyte a constaté que l'on faisait disparaître d'une façon convenable les carcasses des animaux morts et a ordonné la désinfection. Huit chevaux, deux bêtes à cornes et neuf cochons étaient morts lors de la première visite.

Le 30 juin, à la demande de Patrice Blais, secrétaire de la municipalité de Ham-Nord, 200 pointes de vaccin contre l'anthrax ont été expédiées par ce département.

Le 4 juillet, Whyte s'est de nouveau rendu à Ham-Nord et a mis en quarantaine trois autres fermes dont les propriétaires avaient chacun perdu un cheval. On a fait disparaître ces carcasses et conseillé la vaccination des autres animaux.

Des spécimens de sang ont été envoyés au laboratoire et le pathologiste a confirmé la diagnostique de Whyte.

Le 9 juillet, l'inspecteur Beaudry a visité le district, mis des fermes en quarantaine à Saint-Fortunat et conseillé la vaccination.

Le 22 juillet l'inspecteur Beaudry est retourné dans le district, et fait rapport que certains propriétaires n'avaient pas suivi l'avis des inspecteurs au sujet de la vaccination, mais qu'il avait de nouveau discuté l'affaire avec eux et qu'il espérait pouvoir les persuader de procéder immédiatement à la vaccination.

Le 13 juillet, en compagnie de l'inspecteur Gauvin, j'ai visité Ham-Nord et soigneusement étudié toute la situation. Nous avons constaté que l'inspecteur Whyte avait pris tous les moyens possibles pour enrayer la maladie et que les gens faisaient eux-mêmes la vaccination; nous les avons dissuadés de cela et fortement engagés à employer un médecin vétérinaire compétent, leur faisant comprendre que cette opération exigeait beaucoup de soin.

On nous a parlé de compensation et nous avons informé ces gens que le gouvernement n'accordait aucune compensation pour des animaux victimes de l'anthrax ou de la vaccination faite avec négligence.—L'excitation s'est quelque peu calmée, étant donné le fait qu'aucun animal n'avait récemment succombé.—Quelques-uns des cultivateurs n'avaient de confiance dans la vaccination et ne l'ont pas fait faire, tandis que d'autres n'avaient procédé que d'une façon incomplète à la désinfection.

J'inclus une liste des fermes où la maladie a été constatée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): A. E. MOORE,

Chef des inspecteurs.

Vétérinaire en chef, Ottawa.

M. BURRELL.

Date de la quarantaine.	Nom.	Bureau de poste.	MORT.						
			Chevaux.	Bestiaux.	Cochons.	Chevaux.	Bestiaux.	Cochons.	Moutons.
26 juin...	Eustache Patrice.....	Ham-nord..	3	0	0	4	1	0	0
26 " ..	Adjenor Houde.....	" ..	2	0	0	2	27	0	0
26 " ..	Ludger Dufresne.....	" ..	0	1	4	3	26	7	3
26 " ..	Zéphirien Laventure ..	" ..	1	0	0	2	7	3	0
26 " ..	Charles Gourde.....	" ..	2	1	5	2	19	8	.....
4 juillet..	Odélon Boulanger.....	" ..	1	0	0	2	12	4	7
4 " ..	Joseph Bissonnette.....	" ..	1	0	0	4	22	6	15
4 " ..	Victor Tardif.....	" ..	1	0	0	1	14	2	10
8 " ..	Etienne Roberge.....	St-Fortunat.	1	0	0	5	27	10	12
	Total.....	.....	12	2	9	.....	.....	.....	.....

N'ont pas vacciné leurs animaux—

E. Patrice,
Z. Laventure,
E. Roberge.

Quarantaine levée—

A. Houde, 22 juillet,
L. Dufresne, 21 juillet,
C. Gourde, 26 juillet.

Plus tard je poussai la chose plus loin avec M. Fisher, et il me dit qu'il était possible que la loi n'établisse pas de compensation pour ces gens, mais qu'il allait essayer de faire adopter un projet de loi à la prochaine session.

M. BURRELL: Mon honorable ami a-t-il cette lettre?

M. TOBIN: J'ai vu M. Fisher personnellement, et quant à la lettre que j'ai reçue de lui à cette date, je l'ai envoyée à quelqu'un de ces gens, à M. Labresque, je crois. Je n'ai donc pas ici toute la correspondance. Mais M. Fisher m'a donné à entendre qu'il allait essayer de donner à ces gens une compensation quelconque. Ils ont subi de grandes pertes. Ils ne sont pas riches, et je demanderais au ministre, si la loi n'y pourvoit pas maintenant, s'il pourrait déposer un projet de loi qui lui permettrait de prendre sur le crédit général assez d'argent pour donner une compensation à ces gens. Ils le méritent et ce ne serait qu'un acte de justice envers la classe agricole. Ces gens avaient fait tout en leur pouvoir, dès qu'ils ont découvert la nature de la maladie, pour essayer de la faire disparaître, et je suis sûr que le ministre ne ferait que rendre justice à ces gens s'il essayait de compenser leurs pertes.

M. BURRELL: J'apprécie ce qu'a dit mon honorable ami dans sa sympathie pour ces gens qui ont subi cette perte. Nous ne pouvons qu'avoir de la sympathie pour eux dans ces circonstances, mais nous ne pouvons guère adopter la ligne de conduite qu'il suggère. En premier lieu il ne s'agit pas d'un cas où des animaux ont été tués. C'est un cas où les animaux sont morts d'une certaine maladie. L'anthrax est une maladie du sang qui se termine très rapi-

dement par la mort de l'animal, mais c'est une maladie qui est guérissable au moyen de l'inoculation et de la vaccination, et ce traitement est efficace dans la plupart des cas. Les médecins vétérinaires de mon ministère qui ont été envoyés là-bas dans le temps ont fait observer aux propriétaires que, bien que ces animaux fussent morts de l'anthrax, il serait impossible de leur donner une compensation. Je dirai aussi à mon honorable ami que la requête adressée au ministère au sujet de cette affaire n'est signée par aucun des hommes qui ont perdu des animaux.

Je sympathise avec eux, mais il n'y avait aucune loi en vertu de laquelle ils auraient pu obtenir une compensation, et si mon prédécesseur au ministère leur avait donné une compensation il lui aurait fallu obtenir un crédit spécial du Parlement. Bien que je sache que mon prédécesseur a parlé en termes plutôt vagues de leur accorder une compensation, ce n'est pas à moi à dire s'il l'a fait. Tout en ayant beaucoup de sympathie pour mon honorable ami et pour les cultivateurs qui ont perdu leurs bestiaux, cependant, après due considération, je ne puis voir qu'il soit possible de faire quoi que ce soit.

M. TOBIN: Ces gens-là non seulement ont souffert de la perte de leurs bestiaux, mais ils ont subi des pertes considérables par suite de la quarantaine ou par suite du fait qu'ils n'étaient pas capables de porter leur lait aux fromageries. Je désire lire la requête suivante que j'ai reçue:

Ham-Nord, 11 juillet 1911.

Monsieur Tobin, M.P.

Monsieur,—Vous avez appris à votre dernière visite à Ham-Nord qu'une maladie menace de faire mourir nos chevaux; aujourd'hui il y a huit cultivateurs en quarantaine dont six allaient à la fromagerie; pour ces der-

niers les pertes sont encore plus grandes, on nous dit que le Gouvernement peut venir en aide à ces personnes, vous êtes bien celui qui peut le mieux faire en cette circonstance, c'est pourquoi nous vous demandons de vous servir de votre influence auprès du Gouvernement pour ces personnes éprouvées, afin de les dédommager de leurs pertes.

Voici les noms de ceux qui sont en quarantaine et leurs pertes: Charles Gourde, 2 chevaux, 1 vache et 4 cochons de morts; huit vaches retenues, perte du lait \$1.75 par jour. Ludger Dufresne, 1 bœuf mort; 14 vaches retenues en quarantaine, perte du lait \$2.50 par jour. Odilon Boulanger, cheval mort, 12 vaches retenues, perte du lait \$2.50 par jour. Victor Tardiff, fils de Norbert, un cheval mort, 12 vaches à la fromagerie retenues, \$2.50. Adjenor Houde, 2 chevaux morts, 13 vaches retenues en quarantaine, perte du lait \$2.60 par jour. Joseph Bissonnette, 1 cheval mort, 11 vaches retenues, perte du lait \$2.25 par jour. Eustache Patry, 3 chevaux morts; Zéphirin Laventure, 2 chevaux de morts.

Il n'y a pas d'autres animaux de morts depuis une dizaine de jours; remarquez que M. Joseph Bissonnette a perdu une jument qui nourrissait un poulain, il fut séparé de sa mère 12 heures avant la mort de la jument et il est plein de vie et en bonne santé.

Chez M. Houde ses vaches n'ont pas pacagé avec ses chevaux; il avait un nouvel examen nous pensons que quelques-uns serait pas retenu aussi longtemps en quarantaine. Nous réclamons de vous la faveur de nous occuper de ces personnes éprouvées quoique cela vous donne beaucoup de trouble, vous en aurez que plus de droit à notre reconnaissance.

Espérant de vous cette faveur, nous nous soucrivons.

Vos très respectueux amis.
(Signé): ALFRED LABRECQUE,
A. DEMERS,
GEDEON LABRECQUE,
NORBERT TARDIFF,
J. E. FRÉCHETTE,
CLOVIS RICHER, tém. J.E.T.,
JOHNNY LARRIER, tém. J.E.T.,
GEORGE LENOULIER,
CAMILLE MORIN, tém. A. Yate.

Prière de répondre à M. Alf. Labrecque.

J'espère que le ministre va prendre en considération la demande de ces messieurs et essayer de faire quelque chose.

M. BURRELL: Même s'ils avaient droit à une compensation, ce qui est douteux, il vous faudrait un crédit spécial, et je ne crois pas que je serais justifiable de le demander.

M. TOBIN: Le ministre va-t-il prendre la chose en considération?

M. BURRELL: Je serais heureux de lui accorder la considération la plus complète, mais je ne vois pas comment il serait possible de se rendre à la demande de mon honorable ami.

M. TOBIN: J'ai vu le sous-ministre à ce sujet, et je demanderai au ministre de promettre qu'il fournira de l'argent pour indemniser ces gens à la prochaine session.

M. TOBIN.

M. BURRELL: Tout en ayant une abondante sympathie pour mon honorable ami, je crains bien qu'il n'y aurait aucune justification pour cela.

M. TOBIN: Il n'y a aucune chance?

M. BURRELL: Très peu.

M. TOBIN: Et pas de promesse?

M. BURRELL: Je crains de ne pouvoir faire aucune promesse à mon honorable ami.

M. BELAND: Je désirerais insister auprès du ministre sur l'opportunité d'augmenter les appointements des inspecteurs vétérinaires aux abattoirs. J'espère qu'une partie de cette augmentation de \$25,000 dans le crédit sera affectée à cette fin. L'ouvrage qu'ils font, bien que d'une nature professionnelle, est d'un caractère très désagréable. Si le ministre visite, comme je l'ai fait, les abattoirs à Toronto ou à Montréal, il constatera l'œuvre importante accomplie par ces vétérinaires pour la cause de l'hygiène. Les appointements, qui sont maintenant de \$1,000 ou \$1,200, sont très peu élevés pour des hommes de profession. Je recommande la cause de ces messieurs à la considération favorable du ministre.

M. BURRELL: Quelques-uns de ces inspecteurs reçoivent \$1,200 par année et, en règle générale, j'ai beaucoup de sympathie pour les hommes qui accomplissent un travail de cette nature. Si nous avons de bons fonctionnaires dans n'importe quel département du service public et si nous voulons les conserver, nous devons leur payer des appointements décents. Naturellement, je ne puis faire maintenant aucune promesse définie.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il est entendu que même si cet item était adopté maintenant, mon honorable ami de Pictou et moi-même aurons l'occasion de discuter, à propos d'un autre item, la question de la maladie des bestiaux du comté de Pictou.

M. BURRELL: Certainement, lors de la présentation des crédits supplémentaires.

Fermes expérimentales.—Pour l'établissement et l'entretien de nouvelles succursales, \$200,000.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il plusieurs de ces stations, ou une seule, dans la province de la Nouvelle-Ecosse?

M. BURRELL: Nous avons à peu près dix stations complètement organisées et outillées. Ce crédit est pour des stations non organisées. Nous en avons six ou huit qui ne sont pas pourvues de bâtiments et sont à peu près inoccupés. C'est aussi en vue d'acquérir les nouveaux terrains requis pour de nouvelles fermes expérimentales dans n'importe quelle partie du pays.

M. McKENZIE: Bien que je ne demande pas de fermes très grandes ou dispendieuses,

nous aimerions avoir dans la Nouvelle-Ecosse quelques petites fermes pour montrer aux cultivateurs ce qu'on peut faire quand une ferme est convenablement exploitée. Nous avons beaucoup de bonne terre, mais les mines et les aciéries sont trop attrayantes pour les jeunes gens. Je causais à ce sujet avec le ministre sorti de charge, et il m'avait presque promis de s'en occuper.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Puis-je demander au ministre si des plans ont été préparés pour la succursale de la station agronomique à Sainte-Anne de Lapocatière, quel sera le coût des bâtiments, et si le ministère a l'intention de les construire dans le cours de la présente année?

M. BURRELL: Je ne crois pas que nous ayons encore les plans, mais dans le cas contraire, ils sont en voie de préparation et les travaux de construction vont être faits cette année.

M. ROBB: La commission de conservation avait un plan pour le maintien de petites fermes dans divers comtés du Canada. Cette commission a-t-elle quelque rapport avec le ministère de l'Agriculture?

M. BURRELL: Elle a avec lui des rapports indirects, mais comme question de fait elle accomplit son travail sans surveillance. Le ministre de l'Agriculture n'est responsable qu'en qualité intermédiaire entre la commission et le Parlement et le conseil.

Pour encourager la production et la vente du tabac canadien, \$20,000.

M. GRAHAM: Quel est le travail d'expérimentation accompli?

M. BURRELL: A Saint-Césaire, dans le comté de Rouville; à Harrow, dans l'ouest de l'Ontario; à Sainte-Anne de Lapocatière, et à la ferme expérimentale centrale, pour la culture et la préparation.

Contribution au maintien de l'Institut international d'agriculture et aux frais d'un représentant, \$10,000.

M. MURPHY: Le ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer ce qu'est cet item?

M. BURRELL: C'est l'Institut international d'Agriculture, ayant son siège principal à Rome, auquel appartiennent toutes les grandes nations, et auquel le Canada, étant essentiellement un pays agricole, appartient tout naturellement. Le bureau canadien envoie du Canada toutes les données—fédérales, provinciales, publiques ou privées, ayant trait à la science, à la pratique, à l'organisation ou au commerce agricole—requis par l'Institut dans son rôle de comptoir mondial d'informations agricoles, de station d'observation agricole mondiale et d'agence de rapports sur les récoltes. Il met à la disposition des Canadiens les informations publiées par l'Ins-

titut principalement dans les quatre publications mensuelles de ses bureaux permanents, soit par la mise en circulation des publications originales, soit par leur reproduction (complète ou en résumé), de temps à autre au moyen d'un bulletin multigraphe, mais surtout dans une publication mensuelle intitulée "Les Publications de l'Institut Agricole International." Il développe graduellement et étend une bibliothèque correspondant aux besoins de ces deux services—une bibliothèque dont l'importance a été grandement augmentée par l'addition de publications en sept langues différentes échangées avec dix-sept pays, lesquelles, une fois classifiées au moyen d'un système de cartes indicatrices, seront d'un accès facile pour toutes les divisions du ministère.

Nous payons \$2,320 comme honoraires pour le titre de membre, et nous avons le droit d'envoyer un délégué à Rome, aux réunions de l'Institut.

M. BELAND: Le ministère n'y a pas de représentant permanent?

M. BURRELL: Non.

M. GRAHAM: Les réunions sont annuelles?

M. BURRELL: Oui, mais je ne sais pas si nous enverrons quelqu'un cette année. Nous serons peut-être représentés par quelqu'un qui sera là.

Octroi à l'exposition du Dominion, \$50,000.

M. BURRELL: C'est un octroi que le Gouvernement a été dans l'habitude de faire, au cours des dix dernières années, aux différentes provinces. Il va à Ottawa cette année.

Pour l'administration et la mise en vigueur de la loi sur les insectes destructeurs et nuisibles, \$25,000.

M. BURRELL: Cette somme est en grande partie appliquée aux stations de fumigation dans les ports d'entrée.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il une station de fumigation dans la province de la Nouvelle-Ecosse? J'ai entendu dans cette province des gens se plaindre de ce que les arbustes importés et livrés à Halifax doivent être envoyés à Saint-Jean pour être désinfectés, ce qui cause à l'importateur beaucoup d'ennuis et de frais. Il lui faut payer le transport de Halifax à Saint-Jean et retour. Ce système existe-t-il encore?

M. BURRELL: Oui, c'est le même système. Naturellement, il est assez difficile d'établir ces stations de fumigation à trop d'endroits. Une semblable station exige un personnel de fonctionnaires entraînés, la période de travail est très courte, et le travail est assez dispendieux. Nous sommes dans la même position que dans la

Colombie-Anglaise, où nous n'avons qu'un seul établissement, à Vancouver, et nous recevons de temps à autre des plaintes parce que les plantes doivent y être envoyées et en revenir. Le système, en somme, a assez bien fonctionné. Je serai heureux, cependant, d'examiner le cas mentionné par mon honorable ami, bien que, en autant que je sache, je ne crois pas que nous serions justifiables d'établir une station séparée dans la Nouvelle-Ecosse.

Octroi à la Canadian National Exhibition à Toronto pour défrayer le coût du pavillon du Dominion, \$100,000.

M. GRAHAM: Le ministre voudra-t-il expliquer ce crédit?

M. BURRELL: C'est un octroi spécial accordé cette année, à cette fin, à la Canadian National Exhibition à Toronto. Depuis quelques années l'exposition de Toronto, qui est à peu près, tous les membres de la Chambre le savent, une exposition nationale, a fait, je crois, une œuvre considérable pour le Canada. Quelle que soit la province que nous habitons, je crois que nous pouvons tous convenir que cette exposition attire probablement le plus grand nombre de visiteurs de toutes les expositions sur le continent, et depuis plusieurs années on a encouragé les différentes provinces du Canada à y envoyer des exhibits provinciaux sous la direction de leurs gouvernements respectifs.

Malheureusement, depuis quelque temps, la demande d'espace a rendu très difficile le problème du logement de ces exhibits, et cette année l'administration a donné à entendre que si elle pouvait obtenir quelque encouragement des provinces, de la ville de Toronto et du gouvernement fédéral, elle construirait un édifice spécial, en béton armé d'acier, je crois, qui serait spécialement consacré aux expositions des divers gouvernements provinciaux. L'association est venue à nous il y a quelque temps et a demandé au gouvernement du Dominion de contribuer \$150,000. Nous avons étudié la question avec soin avec elle, examiné ses plans, et constaté qu'elle allait construire un édifice coûtant \$250,000. Nous nous sommes alors assurés autant que possible des désirs des diverses provinces. J'ai sous la main des lettres de l'honorable Duncan Marshall, ministre de l'Agriculture de l'Alberta, qui se prononce très fortement; de l'honorable M. Motherwell, ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, et de l'honorable M. Ellison, ministre de l'Agriculture de la Colombie-Anglaise, tous donnant à l'idée leur concours cordial et approuvant toute aide que nous pourrions accorder. Nous en avons donc conclu que nous serions justifiables de donner la somme de \$100,000. L'édifice est une construction permanente qui rece-

M. BURRELL

vra les expositions de toutes les provinces du Dominion pour presque tout le temps à venir. En vue du fait que non seulement Toronto et la province d'Ontario, mais aussi toutes les provinces en bénéficieraient, nous avons cru que nous serions amplement justifiés de donner cette somme pour venir en aide à l'exposition.

M. SINCLAIR: A-t-on l'intention de faire une contribution annuelle à cette exposition?

M. BURRELL: Non, c'est pour une dépense au compte de premier établissement par laquelle on construira un édifice qui durera toute une génération.

M. SINCLAIR: Cette politique a-t-elle jamais été reconnue auparavant par le Dominion au moyen d'une loi du Parlement ou de quelque autre manière? En vertu de quelle autorité cette exposition est-elle appelée une exposition nationale?

M. BURRELL: J'en parle comme d'une exposition nationale, reconnaissant qu'elle a en réalité un caractère national. L'exposition de Toronto est la seule exposition que je connaisse pour laquelle des tarifs spéciaux sont accordés par presque tous les chemins de fer du continent. Elle attire du monde de tous les Etats-Unis et de l'Europe en nombre toujours croissant, et je crois pouvoir dire en toute justice que même les régions les plus lointaines du Canada retirent quelque avantage de l'œuvre qu'accomplit cette exposition. Parlant maintenant non comme ministre, mais comme habitant de l'Ouest, je suis sûr que tous mes concitoyens sont pleinement convaincus que le Dominion devrait donner quelque aide à une œuvre de cette nature, surtout quand l'édifice qui va être construit doit être affecté entièrement aux expositions des provinces.

M. McKENZIE: Quand le ministre donne de l'aide à l'agriculture dans les différentes provinces, a-t-il considéré la question d'aider les associations locales, telles que les sociétés d'agriculture, qui font des efforts pour construire de bons édifices pour les fins agricoles? Considérerait-il qu'il est conforme à sa politique d'aider ces associations à construire un certain genre d'édifices qui tomberaient dans la classe qu'il vient de décrire?

M. BURRELL: Cela pourrait être discuté à propos des items qui apparaîtront dans le budget spécial demandé à cette fin dans le budget supplémentaire. Je puis en même temps dire ici que nous ne nous proposons pas de mettre trop de conditions au crédit accordé aux provinces. Nous voulons être aussi larges que possible dans ces crédits, et tant que l'argent sera dépensé d'une manière qui nous convaincra qu'il

est employé à aider l'agriculture et d'une manière comme celle que suggère mon honorable ami, et comme je l'ai indiqué, nous n'aurons aucune objection sérieuse à ce que l'argent soit affecté à la fin indiquée.

M. ROBB: Personne ne s'inscrira en faux contre la déclaration du ministre que Toronto a une exposition splendide, mais ce n'est pas à proprement parler une exposition agricole. En réalité elle a un caractère plus industriel qu'agricole. C'est une exposition qui a grandi et ses recettes ont augmenté graduellement chaque année. Comme le dit le ministre, cette exposition est aidée par les compagnies de chemins de fer qui accordent des tarifs spéciaux, et des foules nombreuses y sont attirées, avec le résultat que les recettes de cette exposition ont été en augmentant chaque année. Par exemple, les recettes de 1879 se sont montées à \$57,000, mais elles ont augmenté graduellement jusqu'à ce qu'en 1911 elles se sont montées à \$341,000. Maintenant, il est assez intéressant de savoir ce qu'on a fait de l'argent que cette exposition a pris. Par exemple, on donne des prix non seulement aux animaux sur pied, mais aux expositions industrielles, et la liste totale des prix de cette exposition s'est montée en 1909 à \$39,555.38.

En examinant le rapport imprimé de la Société d'exposition, nous constatons que la même année elle a payé pour feux d'artifices, attractions spéciales et jeux forains la somme de \$62,406.75. Ou en d'autres termes elle a payé pour ces attractions \$22,851 de plus qu'en prix pour les exhibits agricoles et industriels. En 1910 la société a payé pour feux d'artifices, musique, jeux forains \$66,523.66 et elle a payé en prix pour l'agriculture et l'industrie \$43,172.07. C'est-à-dire \$23,351.59 de plus pour les attractions qu'en prix. L'association est en état de réaliser chaque année un profit pour la ville de Toronto. En 1910 Toronto a ainsi reçu \$37,959. On peut donc facilement constater que cette organisation n'est pas pauvre et n'a pas besoin d'argent.

M. EDWARDS: Mon honorable ami peut-il nous donner le montant qui a été donné en prix pour l'agriculture et l'industrie?

M. ROBB: J'enverrai l'état à mon honorable ami et il pourra étudier lui-même les chiffres.

M. EDWARDS: L'honorable député voudra-t-il me dire le capital que l'association placé.

M. ROBB: Non, je n'ai pas cela.

M. EDWARDS: S'il s'agit de prendre en considération la question des chiffres la dépense pour les fins que j'ai mentionnées pourrait tout aussi bien être prise en considération que les chiffres donnés par l'honorable député.

M. ROBB: J'ai le rapport annuel de l'association et je vais le passer à l'honorable député de Frontenac s'il le désire. Il y a deux objections à cet octroi et je voudrais bien que mes honorables amis qui représentent des comtés ruraux dans Ontario en prissent note. Une objection c'est qu'il devrait être accordé par les Travaux publics. Ce qui me fait dire cela c'est que le ministre de l'Agriculture dans un discours prononcé récemment en présence d'une réunion des associations d'industrie laitière du centre d'Ontario, en janvier, a déclaré que le seul reproche qu'il avait à faire à son prédécesseur c'est qu'il était trop économe.

C'est là un compliment de nature à faire plaisir. Je prétends que lorsque les rapports de ce qui a été fait en faveur de l'agriculture seront publiés, le Gouvernement actuel commettrait une injustice en se donnant le crédit d'avoir aidé l'agriculture en dépensant \$100,000 pour une exposition dans la cité de Toronto. Cette exposition est plutôt industrielle qu'agricole. C'est là une objection que j'ai à cet octroi. Une autre objection c'est que le ministre adopte une politique qui peut entraîner une dépense considérable. Parce que si Toronto a droit à \$100,000 pour son exposition il y a des douzaines d'expositions dans le pays qui revêtent un caractère agricole tout autant que celle de Toronto. Je crois qu'un grand nombre de personnes diront qu'ici même à Ottawa l'exposition de bétail est quelque peu supérieure à celle de Toronto. Dans la petite ville de Brandon, Manitoba, il se tient une exposition de bétail supérieure à celles de Toronto et d'Ottawa.

M. CURRIE: Quand l'honorable député (M. Robb) est-il allé à Toronto?

M. ROBB: En 1910. En 1911 j'étais trop occupé à cause des démarches du député de Simcoe (M. Currie) et de ses amis. Mais en 1910, et à peu près tous les ans auparavant j'y suis allé. Je prends beaucoup d'intérêt à la visite des exhibits agricoles, et j'espère bien retourner à Toronto cette année. Mais pour donner au ministre une idée des exhibits au point de vue du bétail je pourrais dire que l'année dernière il y a eu à Toronto moins de 750 inscriptions. Et à la petite exposition régionale dans le district que j'ai l'honneur de représenter nous avons eu 450 têtes de bétail.

M. SMITH: De quelle sorte?

M. ROBB: Quelques-uns de ces bestiaux ont été exposés à Toronto et ont rapporté des premiers prix. Il est facile pour le ministre de voir qu'il établit un précédent qui provoquera des demandes des quatre coins du pays.

M. EDWARDS: Mais l'honorable député (M. Robb) ne voit-il pas qu'il y a pour la

division qu'il représente un avantage, quand l'occasion lui est fournie, d'envoyer des bestiaux à une exposition comme celle de Toronto, visitée par des milliers de personnes venant d'autres points de ce continent et par des centaines venant d'en dehors, lui donnant ainsi la chance d'annoncer la partie du pays qu'il habite comme progressive et entreprenante? L'honorable député devrait voter des deux mains pour cet octroi. Il faut avoir à chacune de ces expositions des attractions dans le genre des feux d'artifice afin d'y attirer les gens. Je crois que l'exposition de Toronto est un des moyens les plus puissants de faire progresser l'élevage des animaux que nous avons organisé dans le Dominion.

M. CURRIE: Et l'agriculture en général.

M. EDWARDS: Oui, et l'agriculture en général. Elle a pour effet d'annoncer non pas seulement la province d'Ontario, mais la province de Québec et le reste du Dominion. Elle a toujours été une des meilleures agences d'annonces que le Canada ait jamais eues. Cet octroi a pour but d'aider à rendre permanente cette exposition. Pour qui? Pour Québec, pour Ontario? Oui, et pour chacune des autres provinces du Dominion. Il me semble que tous devraient lui donner une approbation cordiale. En rendant plus intéressante une exposition comme celle de Toronto nous avançons indirectement les expositions des autres parties du pays.

M. SINCLAIR: Je n'ai rien à dire contre l'exposition de Toronto; je crois que c'est là une institution dont tout le Canada devrait être fier. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous nous efforçons de tenir annuellement une exposition provinciale à Halifax. Elle se solde généralement par un déficit dont Halifax supporte la moitié et la province de la Nouvelle-Ecosse l'autre moitié. Etant donné que l'on accorde de l'aide à Toronto qui est riche et qui fait de l'argent, l'honorable ministre serait-il disposé à prendre en considération une demande de la Nouvelle-Ecosse d'aider à l'exposition provinciale?

M. BURRELL: Il est un peu tard maintenant pour accorder un octroi spécial de ce genre. La Nouvelle-Ecosse a obtenu \$50,000 pour une exposition fédérale en 1906, et si nous nous en tenons à cette politique—comme j'espère que nous allons le faire—le tour de la Nouvelle-Ecosse va revenir avant très longtemps.

M. SINCLAIR: Il s'agit là de l'exposition du Dominion. Mais je parlais du besoin qu'a la Nouvelle-Ecosse d'aide pour une exposition annuelle, la construction d'édifices et autres dépenses que l'exposition provinciale entraîne.

Arts, agriculture et statistiques—Recensement et statistiques—Etablissement et main-

M. EDWARDS,

tien de stations expérimentales succursales, \$25,000.

M. BURRELL: Cela se rapporte à la ferme de l'île Vancouver. On s'attendait à ce que l'ancien octroi soit suffisant, mais malheureusement il ne l'est pas. Un arrangement a été fait pour payer la ferme, de sorte qu'il nous a fallu insérer cela dans le budget supplémentaire. C'est une décision de l'ancien Gouvernement et qui rencontre toute mon approbation. C'est à peu près l'endroit qui devait être acheté par l'ancien Gouvernement. J'ai ici une lettre de mon prédécesseur, M. Fisher dans laquelle il dit qu'il s'attendait à conclure l'affaire à son retour, mais il n'est pas revenu.

Ministère de l'Agriculture.—Pour la nomination d'un fonctionnaire dans la 1re division A, et la promotion de deux fonctionnaires de la 1re division, subdivision B, à la 1re division A, \$2,800.

M. MURPHY: Expliquez cela s'il vous plaît.

M. BURRELL: Nous demandons cette somme de \$2,800 dans le cas où nous déciderions de diviser la branche du vétérinaire en chef et commissaire du bétail, par suite de l'augmentation de la besogne. M. Lynch est promu à la division suivante; il a été commis en chef au bureau des brevets d'inventions. M. Shutt est promu de \$2,800 à \$4,000, il sera sous-directeur de la ferme expérimentale.

M. SUTHERLAND: Est-ce qu'on établit quelques stations agronomiques dans la province d'Ontario.

M. BURRELL: Nous n'avons rien fait là dans ce sens, parce que le gouvernement d'Ontario s'en est lui-même chargé. Je ne sais pas ce qui pourra se faire dans l'avenir, mais nous espérons en établir dans les diverses provinces.

M. SUTHERLAND: C'est un nouvel exemple, je présume, où Ontario fera tout travail de cette nature, lui-même, sans recevoir d'aide du gouvernement fédéral, et en même temps contribuera à maintenir de pareilles stations dans les autres provinces. J'aimerais que ce Gouvernement étudiat l'opportunité d'établir une station agronomique dans le nord d'Ontario et une autre dans l'ouest d'Ontario.

M. FOWLER: Je rappellerai à l'honorable député (M. Sutherland) que nous n'avons pas dans le Nouveau-Brunswick de ferme expérimentale sous le contrôle du Gouvernement fédéral; de fait nous n'en avons pas du tout.

Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—Accorder une gratification et une pension à madame John Fitzgerald, mère de feu l'inspecteur Francis J. Fitzgerald qui a perdu

la vie sur la route de Dawson-Macpherson, en février 1911, \$2,100.

M. BORDEN : Cela a été mentionné il y a quelques jours à la Chambre. J'ai reçu un rapport du contrôleur-intérimaire, et je l'ai soumis au chef de l'opposition qui a exprimé l'opinion que ce montant est raisonnable. C'est un règlement définitif et non un paiement annuel.

Monument Champlain, Ottawa, \$5,000.

M. MURPHY : Ce monument a-t-il été placé sous le contrôle du gouvernement.

M. BORDEN : Non, ce monument a été projeté par un comité, ici. Ce comité m'informe, et j'ai des documents à l'appui, que lors d'une entrevue au printemps dernier, entre ce comité et le premier ministre de l'ancien gouvernement, celui-ci a donné l'assurance que cette souscription serait accordée. Le monument sera érigé ici à Ottawa, par souscription privée, et par un octroi du gouvernement. J'oublie le montant exact des souscriptions privées mais je sais qu'il représente une somme considérable.

M. SINCLAIR : Sera-t-il érigé sur le terrain du Parlement?

M. BORDEN : Je crois que c'était l'intention de le mettre sur la Plaza si l'on pouvait en obtenir la permission.

M. MURPHY : La première mention que je me rappelle de ce mouvement c'est l'annonce parue dans les journaux que le site choisi était la pointe Nepean. Par qui et par quelle autorité, personne ne semble le savoir, et la chose est restée dans le domaine des conjectures jusqu'à ce que cet item ait été soumis. Il est possible que l'entrevue dont parle mon honorable ami ait eu lieu.

Mais je ferai remarquer à mon très honorable ami, si intéressé à l'embellissement d'Ottawa, qu'il conviendrait de surveiller l'érection de ces monuments et le choix des emplacements.

M. BORDEN : Le Gouvernement n'a encore rien décidé au sujet des emplacements. C'est une question qu'il reste à étudier.

Contribution aux dépenses de l'équipe d'athlètes canadiens devant participer aux jeux olympiques de Stockholm, Suède, en 1912, \$15,000.

M. MURPHY : C'est un item considérable.

M. BORDEN : Nous demandons ce crédit conformément à l'usage déjà établi en pareil cas. Je pense qu'il se rendra une vingtaine de nos lutteurs à Stockholm, mais je ne saurais dire au juste combien.

M. MURPHY : Les choisit-on dans les différentes associations du pays ou dans une ville seulement?

M. BORDEN : Je comprends qu'on les choisit dans les associations, parmi les plus forts.

Honoraires de J. M. McDougall, C.R., au sujet de l'enquête dans l'affaire Lanctôt, \$1,185.

M. BORDEN : Ces honoraires ont été taxés par le ministère de la Justice.

M. MURPHY : Pour qui M. McDougall a-t-il comparu?

M. BORDEN : Pour M. Blondin.

M. BELAND : L'avocat de M. Lanctôt va-t-il être payé, lui aussi??

M. BORDEN : Je pensais qu'il avait été payé.

M. BELAND : Par ce Parlement?

M. BORDEN : Je n'en suis pas sûr.

M. DOHERTY : Je pense que M. Lanctôt a déclaré ne pas vouloir que son avocat fût payé. Mais je ne crois pas me tromper en disant que les membres du comité en général ont trouvé juste de payer M. McDougall. Il s'est soulevé quelque discussion sur la forme de la résolution à ce sujet, et sur le fond même de la question, puis on a dit que ce serait à la Chambre de décider s'il serait ou ne serait pas payé.

M. BELAND : Si nous payons l'avocat de M. Blondin, nous devrions payer celui de M. Lanctôt.

M. DOHERTY : M. Lanctôt a déclaré au comité qu'il ne désirait pas que son avocat fût payé.

M. BELAND : Quand même il l'aurait dit.

M. DOHERTY : Je suppose bien que l'honorable député ne nous demandera pas de forcer un homme à accepter un paiement dont il ne veut pas entendre parler?

M. BELAND : Le comité a-t-il décidé que M. McDougall serait payé et que M. Laflamme ne le serait pas?

M. DOHERTY : On a fait remarquer que le comité n'avait pas à soumettre cette question à la Chambre, mais le comité lui-même a pensé que, dans les circonstances, vu la façon particulière dont l'enquête avait été conduite, et l'aide considérable donnée aux membres du comité par M. McDougall, ce dernier devait être payé.

M. CARVELL : Combien M. McDougall demande-t-il par jour? J'ai oublié les détails. Je sais qu'on a tenté de faire adopter certain projet de résolution, mais que le comité des comptes publics a voté contre ce projet. Voici maintenant qu'on veut nous en imposer. Il ne nous reste qu'à exprimer une opinion. Si un membre de cette Chambre tient à en dénoncer un au-

tre, ce qu'il n'est pas obligé de faire, et qu'il se fasse représenter par un avocat, il devrait solder ses honoraires. Si le Gouvernement est désireux de faire voter ce crédit il peut le faire et nous n'avons qu'à nous y déclarer opposés. C'est établir un magnifique précédent pour la gauche, c'est l'inviter à faire porter des accusations par un député, à lui faire employer un avocat pour en assurer le triomphe, puis à présenter un compte quelconque qui sera payé par l'Etat.

M. DOHERTY: Nous ne créons pas de précédent. On en a créé un dans l'enquête Tarte-McGreevey. L'avocat fut payé dans des circonstances semblables à celles-ci.

Le mémoire était plus élevé que celui-ci; mais il fut taxé par le ministère de la Justice, selon l'usage.

M. BELAND: Le comité a-t-il exprimé une opinion au sujet du paiement des honoraires de l'avocat?

M. LANCASTER: Les membres du comité qui en ont parlé ont été unanimes à reconnaître que le Gouvernement devait payer les honoraires des deux avocats. M. Lanctôt s'est fortement opposé à ce que le Gouvernement s'occupât de solder les honoraires de l'avocat dont il avait lui-même retenu les services. Alors un membre du comité a prétendu que le comité n'avait pas strictement le droit de solder les honoraires d'un avocat; qu'il ne le pouvait pas. Mais, comme le dit le ministre de la Justice, les membres du comité furent unanimes à admettre que l'Etat devait solder les honoraires de ces deux messieurs. M. McDougall et M. Laflamme avaient également travaillé pour l'intérêt public en aidant le comité à trouver la vérité dans cette affaire. Mais M. Lanctôt s'est opposé à ce que les honoraires de son propre avocat fussent soldés par l'Etat.

M. CARVELL: Il y a de cela un an; je ne voudrais pas me dire trop certain de ce qui s'est passé, mais mes réminiscences ne sont pas celles de l'honorable député de Lincoln.

M. LANCASTER: Alors, vous n'étiez pas là au commencement?

M. CARVELL: Oui, et je crois me rappeler que le comité ne voulait pas solder les honoraires d'avocat. Ma mémoire est aussi fidèle que celle de l'honorable député.

M. LANCASTER: Elle ne l'est pas plus que la mienne.

M. CARVELL: D'ici à demain nous consulterons les documents du comité et je suis certain que nous n'y trouverons pas de quoi justifier les dires de l'honorable député. M. Monk, député de Jacques-Cartier, a demandé que les honoraires des avocats des deux parties fussent soldés; mais

M. CARVELL.

loin d'approuver cette motion à l'unanimité, les membres du comité furent presque unanimes à la repousser. L'enquête terminée, M. Monk proposa, je pense, que les honoraires de M. McDougall fussent soldés, mais cette motion fut rejetée.

M. LANCASTER: Voici ce dont je suis absolument certain: Le comité était unanime à reconnaître qu'il fallait solder les honoraires des deux avocats, mais mon honorable ami (M. Carvell) prétendit que le comité n'avait pas le pouvoir d'ordonner cela.

M. BELAND: M. Lanctôt proposa que chacun des avocats fût payé par son propre client, ne voulant pas que son avocat à lui fût payé par le Gouvernement; mais il est tout juste de demander que si le Gouvernement paie l'un, il paie aussi l'autre.

M. DOHERTY: L'honorable député veut-il dire que nous devrions forcer un homme qui n'entend absolument pas que les honoraires de son avocat soient soldés, à accepter quand même notre argent?

M. BELAND: Ce n'est pas M. Lanctôt, c'est M. Laflamme qui recevrait cet argent. Si M. Laflamme le refuse, alors le Gouvernement le gardera.

Règlement de la réclamation de Charlotte Wiley, \$10,000.

M. BORDEN: Il s'agit de la réclamation d'une enfant mineure qui possédait une propriété au Yukon. Le père mourut, un curateur fut nommé, mais on ne nomma pas de gardien de l'enfant, et la propriété fut grevée d'une hypothèque par suite d'un arrangement intervenu entre la mère et l'administrateur public. Les attributions de l'administrateur public de ce temps-là furent modifiées et, pour une cause ou une autre les intérêts de l'enfant furent négligés. La propriété fut vendue sujette à l'hypothèque, finit par acquérir beaucoup de valeur, et on réclama du Gouvernement une somme considérable.

La réclamation resta longtemps en suspens et nous décidâmes enfin que la réclamation de la veuve ne pouvait être admise, mais que l'enfant n'ayant pas été représentée au Yukon, ni aucun gardien nommé et que la vente de la propriété ayant rapporté une très forte somme, chose clairement établie, il était tout juste de faire cette allocation.

M. MURPHY: Le ministère de la Justice a-t-il étudié ce cas?

M. BORDEN: Il y a eu différentes recherches et différents rapports à ce sujet.

Revenu de l'Intérieur.—Appointements d'un secrétaire particulier, \$2,125.

M. BELAND: Le ministre a-t-il congédié de ses inspecteurs?

M. NANTEL: Pas que je sache.

M. BELAND: C'est secrétaire particulier est-il un nouvel employé ?

M. NANTEL: Oui.

M. GRAHAM: Touchera-t-il \$600 à part cela ?

M. NANTEL: Non. C'est le chiffre total de ses appointements.

M. GRAHAM: Il y a \$600 d'alloués pour appointements d'un secrétaire particulier, en sens des appointements ordinaires.

M. NANTEL: C'est compris dans cette somme demandée à titre d'appointements pour mon secrétaire.

M. MURPHY: Y a-t-il une somme supplémentaire de \$600 revenant à un secrétaire particulier en cette qualité, comme dans les autres ministères ?

M. BORDEN: Je le pense.

M. MURPHY: Qui est secrétaire particulier ?

M. NANTEL: M. C. C. Laflamme.

M. MURPHY: Etait-il déjà employé ou si le ministre l'a nommé ?

M. NANTEL: C'est un nouvel employé. Dépôt de minerai.—Recherches, somme requise, \$9,200.

M. NANTEL: C'est pour recherches au Yukon.

M. BUREAU: Y a-t-il une équipe d'hommes spécialement engagés pour cela ?

M. THOMPSON (Yukon): Le gouvernement précédent avait acheté deux forêts et les avait expédiés au Yukon pour l'examen de dépôts de minerai. Ces forêts n'ont jamais été dépaquetés ni employés. Il y a de très importants dépôts de cuivre dans la partie méridionale du territoire du Yukon où l'un de ces forêts se trouve à présent, et la somme mentionnée dans cet item est destinée à défrayer la recherche de la profondeur et de la valeur de ces dépôts, au moyen de ce forêt, en vue de développer l'industrie du cuivre dans cette région.

Département des Mines.—Impression de rapports et traduction de rapports en français—somme supplémentaire requise, \$15,000.

M. BUREAU: Sur quoi se base-t-on pour demander cette somme ?

M. NANTEL: Les rapports n'ont pas été traduits depuis 1906. Plusieurs députés et sénateurs m'ont demandé de faire faire cette traduction. C'est à l'exécution de ce travail que cette somme est destinée.

M. BUREAU: La traduction va-t-elle être confiée à un personnel régulier de traducteurs, au département, ou à des gens du dehors ?

M. NANTEL: A M. Sauvalle et au personnel régulier du département. Nous nommerons probablement un aide-traducteur à M. Sauvalle.

Etude de problèmes métallurgiques d'importance économique.—Somme supplémentaire requise, \$3,300.

M. GRAHAM: Est-il vrai, comme le disent les journaux, qu'une compagnie de particuliers s'occupe d'exploiter la tourbe là où des recherches ont été faites par le Gouvernement depuis quelques années, et qu'elle va en fabriquer du combustible ?

M. NANTEL: Non.

(Il est fait rapport de certaines résolutions budgétaires.)

La séance est levée à deux heures et huit minutes du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 29 mars 1912.

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

RAPPORT DU COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. MIDDLEBRO propose l'adoption des conclusions du rapport du comité permanent des comptes publics.

Sir WILFRID LAURIER: Quelles sont ces conclusions ?

M. MIDDLEBRO: On y demande l'autorisation de faire imprimer quatre ou cinq déclarations statutaires établissant la signification personnelle à R. C. Miller de la citation par lettre recommandée.

Sir WILFRID LAURIER: Ce rapport pourrait attendre à demain.

(La motion est laissée en suspens.)

DEPOT D'UN BILL SUR LA CONSTITUTION LEGALE DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. MACLEAN (Halifax) demande à présenter un projet de loi (n° 191), relatif à la constitution légale des compagnies de chemins de fer.

—Je ne suis pas très bien renseigné sur cette mesure. Je crois que l'objet du bill a été de conférer à la commission des chemins de fer le pouvoir d'accorder des chartes à des compagnies de chemins de fer, pouvoir que jusqu'à présent n'a été exercé que par le Parlement. Il n'est guère possible, je suppose, de faire plus à cette session que de lire le projet de loi une Ire fois.

(La motion est adoptée, et le bill est lu une Ire fois.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. TOBIN: Quand puis-je espérer obtenir les rapports relatifs à la construction d'un bureau de poste à Weedon dans le comté de Wolfe, et d'un quai à Garthby dans le même comté? Ces rapports ont été demandés le 11 du courant.

M. MONK (ministre des Travaux publics): J'espère pouvoir déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre avant la prorogation.

M. BELAND: Quand puis-je espérer obtenir un état demandé il y a environ deux semaines relatif à des rapports d'ingénieurs sur le bassin de radoub de Lévis?

M. MONK: Ce rapport est en voie de préparation.

M. LEMIEUX: Il est très important qu'il soit déposé avant la clôture de la prochaine session.

M. OLIVER: J'avais demandé il y a quelque temps au ministre du Commerce de nous faire savoir combien à Minneapolis il peut être reçu de grain soit pour l'entreposage, pour la consommation ou pour le transit. J'aimerais à avoir ce renseignement dans la journée.

BASSIN DE RADOUB A QUEBEC.

M. LEMIEUX: Je désirerais appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur un article publié dans les journaux, où il est dit que l'on a promis à un syndicat une subvention pour la construction d'un bassin à Québec et qu'une délégation était ici hier à ce sujet. Le ministre a-t-il eu à s'occuper de ce syndicat et lui a-t-il promis la subvention dont parle cet article?

M. MONK (ministre des Travaux publics): Je n'ai pas la moindre idée du syndicat auquel on fait ici allusion et cette rumeur de promesse faite par le Gouvernement n'est aucunement fondée.

AMENDEMENTS A DES BILLS DU SENAT.

M. EMMERSON: Je désirerais obtenir du ministre des Chemins de fer un renseignement sur deux bills émanant du Sénat adoptés avec certaines modifications par le comité des chemins de fer de cette Chambre. Il y avait dans ces bills certaines dispositions auxquelles le comité des chemins de fer était opposé, et ces dispositions ont été retranchées. Elles ont trait à l'acquisition de privilèges par la compagnie de chemin de fer. On me dit que la Chambre, sans tenir compte de la décision du comité, a renvoyé ces mêmes bills au Sénat après avoir donné son approbation à ces articles. Ceci n'a pu se

faire que par suite d'une erreur du président du comité, puisque la chose n'a donné lieu ici à aucune discussion ni à aucune motion, et le rapport du comité des chemins de fer, concluant au rejet de cette disposition, a été adopté par cette Chambre.

M. BORDEN (premier ministre): Quels sont ces bills?

M. EMMERSON: Les titres m'échappent; il y en avait deux, je crois. Le président du comité des chemins de fer (M. Lennox) les connaît bien, ainsi que le président intérimaire (M. Bradbury).

M. BORDEN: Il serait pourtant de première importance de connaître les titres de ce projet de loi avant d'aller plus loin. Il y a devant le Parlement 195 bills et si nous ne savons pas les titres des bills dont parle mon honorable ami, il sera difficile d'obtenir des renseignements. Peut-être le président du comité connaîtrait-il quelque chose de cette affaire?

M. LENNOX: Je regrette de dire que je n'écoutais pas au moment où mon honorable ami a parlé, ne sachant pas qu'il parlait d'une affaire me concernant. Je ne sais à quel bill il fait allusion.

M. BRADBURY: En l'absence du président du comté, je me suis trouvé dans la salle ce jour-là. Il y avait deux bills, mais j'ai oublié les titres. Certains amendements faits par le Sénat ont été retranchés par ordre du comité, et un rapport du comité a été présenté à cet effet. Je ne sais ce qui est survenu depuis. J'ai bien entendu dire que l'amendement avait été adopté par cette Chambre et que le bill avait été retourné au comité dans la même forme qu'il l'avait reçu du Sénat. Une chose dont je suis certain, c'est que le comité a retranché ces amendements.

M. LENNOX: Après ce qui vient de dire mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury), je me souviens maintenant de l'affaire dont il parle. Dans le cas d'un bill relatif au Pacifique-Canadien, nous avons autorisé certaines expropriations, chose que nous n'avons pas l'habitude de faire. Il a été annoncé dans le temps que le ministre des Chemins de fer s'appropriait à proposer divers amendements à la loi des chemins de fer, un entre autres dans ce sens. Par la suite, certains bills ont été envoyés au Sénat sans ces dispositions et le Sénat a été d'avis qu'elles devraient y être insérées. Ces bills sont revenus devant cette Chambre, qui les a adoptés avec cette disposition. Il était du moins entendu, je crois, que la Chambre les adopterait. Si ce sont là les bills dont on parle, je dois dire qu'au moment où le comité a statué, je n'étais pas là, et ce doit être de

cette même affaire qu'à parlé mon honorable ami de Selkirk. Il dit que ces amendements ont été retranchés par la Chambre; mais je n'étais pas là. Nous avons cependant admis en principe à l'occasion du bill du Pacifique-Canadien que ces amendements avaient leur utilité, et que nous devions accorder à la compagnie le droit d'exproprier des servitudes aussi bien que le fond lui-même.

A PROPOS DE DOCUMENTS.

M. MONK: A l'égard du rapport demandé par l'honorable député de Beauce (M. Béland), je désire lui faire savoir que nous espérons pouvoir mettre la dernière main à ce rapport pour le commencement de la semaine prochaine.

La même observation s'applique au rapport demandé par le député de Richmond-et-Wolfe (M. Tobin) touchant le quai de Gaspé.

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER D'OTTAWA AU LAC MCGREGOR.

M. BARKER demande à présenter un bill (n° 192) tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer d'Ottawa au lac McGregor. —Ce bill, dit-il, ne figure pas au feuilleton de la Chambre. Il a été envoyé au comité, parce qu'on en avait biffé quelques articles, et cela par erreur, prétendait-on. Le greffier a effacé un paragraphe dont il n'avait pas été donné avis régulièrement et ce paragraphe n'a pas été rétabli au Sénat.

(On adopte la motion et le bill est lu pour la 1re fois.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE NORD-CANADIEN.

M. BORDEN propose la 3e lecture du bill (n° 187) tendant à accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, à titre d'aide à la construction du chemin de fer mentionné dans ce bill.

M. GRAHAM: Comme nous avons fait hier une délibération approfondie de ce bill, je n'entends pas le discuter maintenant ni l'amendement que je désire soumettre à la Chambre. Je propose l'amendement que voici:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour y être modifié par l'addition de l'article suivant:

La concession de ces subsides et leur réception par ledit comité sont subordonnées aux conditions que la commission des chemins de fer du Canada peut au besoin prescrire afin d'assurer aux autres compagnies l'usage commun, les traités de trafic et autres droits, assurant à tous les chemins de fer se raccordant avec cette voie ferrée ainsi subventionnée, les avantages voulus dans l'exercice de ce commun usage, la faculté de passer des traités de

trafic avec les compagnies en correspondance et des tarifs kilométriques égaux entre ces chemins de fer en correspondance, et ladite commission a, en tout temps, le droit absolu de réglementation des tarifs et des prix de transport que doit établir et prélever la compagnie ici subventionnée; toutefois, toute décision de ladite commission peut toujours être modifiée, changée ou annulée par le Gouverneur en conseil, selon qu'il le juge juste et convenable.

M. BORDEN: L'honorable député n'a pas discuté l'amendement, pour la raison bien simple qu'il a été l'objet d'un ample débat, hier même. Je suivrai son exemple et je désire qu'il soit entendu que je réitère les arguments formulés de ce côté (la droite) de la Chambre hier même, en opposition à la même motion.

(L'amendement de M. Graham, mis aux voix, est repoussé.)

On adopte la motion, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX PONTS DU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN A QUEBEC.

M. BORDEN propose la 3e lecture du bill (n° 188) présenté par M. Cochrane, subventionnant la construction de certains ponts sur la ligne de la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec et confirmant la convention intervenue entre le Gouvernement fédéral et le Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Pour la raison alléguée par moi-même hier, par le député de Saint-Jean (M. Pugsley) et le député de Victoria (M. Michaud), je suis d'avis qu'il ne convient pas de laisser adopter ce bill dans sa rédaction actuelle et je propose:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois mais qu'il soit renvoyé à un examen en comité général pour y modifier l'article 2 par l'addition de ce qui suit:

"Sur les obligations de la compagnie devant être garanties sous l'autorité des présentes, il est spécialement réservé une somme de \$200,000 d'obligations, sous la direction et le contrôle du ministre des Chemins de fer et des Canaux, en vue d'assurer la construction du pont sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Andover."

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'amendement que propose l'honorable député se rapproche sensiblement, par le fond et par la forme, de celui qu'on a proposé, hier même, en comité, quand le député de Victoria (M. Michaud) a soulevé ce débat. Devant le comité, hier, la question a été l'objet d'une discussion approfondie. Je suis encore d'avis que l'intérêt du chemin de fer et de l'entreprise même demande que cet amendement soit

rejeté, et pour les raisons alléguées hier ici même, je dois m'opposer à cet amendement.

(L'amendement de M. Carvell est rejeté à main levée.)

On adopte la motion et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

OBSERVATIONS SUR LE RAPIDE TRANSATLANTIQUE.

M. BORDEN propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire présenter une courte observation sur la question de l'établissement d'un service de paquebots rapides sur l'Atlantique et je veux surtout faire valoir les titres d'Halifax à devenir le terminus canadien de ce service. Je désire éviter tout ce qui pourrait prêter à discussion, et me borner à mettre en lumière la nécessité d'établir à bref délai ce service transatlantique et les titres du port d'Halifax à ce service quand il aura été créé.

Pendant nombre d'années, la question du perfectionnement des communications transatlantiques entre le Canada et la Grande-Bretagne a accaparé l'attention des deux partis politiques ici et s'est imposée aux vives préoccupations des gouvernements qui se sont succédés au pouvoir. Le service transatlantique existant, bien qu'il ne réponde peut-être ni aux besoins du pays, ni aux aspirations de nombre de nos concitoyens, s'est toutefois graduellement perfectionné. Signalons encore ici à cet égard le reveil graduel de l'opinion publique qui doit bientôt aboutir à la fondation d'un service canadien de transatlantiques rapides, ne le cédant à aucun autre service.

Par un vœu adopté au cours d'une conférence impériale il a quelques années, la Grande-Bretagne, le Nouvelle-Zélande et l'Australie, ont donné leur adhésion au principe du service de paquebots rapides entre la Grande-Bretagne et les possessions britanniques. Il n'est peut-être pas étonnant que ce projet ne se soit pas encore réalisé. Il était préférable de laisser au temps le soin de mettre bien en lumière toutes les difficultés inséparables de cet important service, de sorte que, lorsque l'heure sonnerait pour l'établissement réel de ce service, il serait autant que possible, exempt des erreurs commises sous l'impulsion du moment.

Je le répète il n'est pas absolument regrettable qu'on ait donné amplement de temps à l'opinion publique pour se développer. Il est préférable que le service, une fois qu'il sera définitivement établi, soit autant que possible, à l'abri des erreurs. La chose a d'autant plus d'importance que, d'après l'idée conçue par ceux qui s'intéressent à ce service, il faut que le service transatlantique entre le Canada et la

M. HAZEN.

Grande-Bretagne ne le cède à aucun autre en rapidité.

Je n'entends pas discuter les propositions formulées, il y a quelques années, à la conférence impériale, en vue de l'établissement d'un service de paquebots baptisé du nom de "All-Red Route". Je désire m'en tenir strictement à cette partie du projet se rattachant au service entre le Canada et la Grande-Bretagne. A mon avis, à cette étape de notre existence nationale, le Canada, sans se préoccuper de ce que font les autres nations sœurs, doit prendre sans retard les mesures voulues pour l'inauguration d'un service transatlantique rapide, ne le cédant à aucun autre au monde. L'établissement du service de la route "All-Red" se réalisera sans doute dans un prochain avenir, et fatalement il sera suivi de nombre de fâcheux retards; mais rien ne saurait empêcher la réalisation immédiate de cette partie du projet entre la Grande-Bretagne et le Canada.

Faute d'un service transatlantique rapide de la fréquence voulue entre le Canada et la Grande-Bretagne, un fort volume des transports qui s'achemineraient par cette route, si ce service était établi, se dirigent vers les ports des Etats-Unis. Voilà pourquoi je pose la question: A cette étape de notre existence nationale, n'est-il pas temps d'établir un service transatlantique rapide, ne le cédant en rien à ceux des ports américains et qui répondrait parfaitement aux besoins de nos exportateurs et importateurs, comme à ceux du public voyageur.

Grâce à sa situation géographique le Canada se trouve plus rapproché que les Etats-Unis de l'Europe à l'est et de l'Asie et de l'Orient à l'ouest, ce qui fait de la route canadienne la route la plus courte entre l'Europe et le Canada, puis entre l'Europe et l'Asie et l'Orient.

Dotée d'un service convenable, cette route deviendrait la route préférée des voyageurs entre l'Europe et l'Asie ainsi que pour le transport des marchandises de luxe et de détérioration facile. Un fort volume de nos explorations en Europe sont similaires à celles des Etats-Unis, et les produits de facile détérioration bénéficiant d'un plus court trajet par la route canadienne donneraient à nos exportateurs un avantage sur les ports américains. Notre futur développement en population et en richesse assurerait à ce service transatlantique le rapide progrès de ses transports et de ses affaires.

Une comparaison des routes respectives entre la Grande-Bretagne et New-York, en regard de la route entre la Grande-Bretagne et Halifax, prouve que cette dernière supporte favorablement la comparaison. Les distances sont favorables à la route canadienne. L'observation scientifique a en outre prouvé que le tantième de brume sur la route canadienne est bien inférieur à celui de la route de New-York. Sur cette

M. HAZEN.

dernière route, le tantième maximum de brume, pour tout le voyage, est de 16 p. 100, et pour la route canadienne, il est de 11 p. 100. Durant les mois où il faut lutter contre les glaces, l'expérience prouve que les difficultés rencontrées à cet égard sur la route canadienne n'offrent rien de bien grave. Je ne m'étendrai pas davantage sur les principaux détails de ces deux routes.

J'apprends par la voie des journaux que certaines compagnies canadiennes de navigation et de chemins de fer désirent participer à la création d'un service transatlantique, et dans cette pensée elles ont entamé des pourparlers avec le Gouvernement. Dans un prochain avenir, sans doute, le Gouvernement devra mettre à l'étude cette importante question. Je n'ai pas demandé le dépôt des correspondances échangées entre ces compagnies et le département du Commerce; car le titulaire de ce département a bien voulu me donner à entendre que jusqu'aujourd'hui il ne s'est pas échangé de correspondance importante; aussi bien n'ai-je pas voulu donner un surcroît de besogne aux fonctionnaires du département en demandant à cette heure tardive, le dépôt des quelques documents qui peuvent se trouver dans les casiers du bureau.

J'ai aussi remarqué dans les journaux, très récemment, qu'un mémoire avait été présenté au gouvernement par le Board of Trade de Québec sur ce sujet, pour faire valoir, je présume, les prétentions de ce port.

Croyant que bientôt le Gouvernement sera appelé à prendre une détermination au sujet d'un service transatlantique rapide et à fixer le port où les ports d'arrivée et de départ, je désire présenter à la Chambre et par conséquent au Gouvernement mes vues sur les prétentions du port d'Halifax pour un service de ce genre. S'il est vrai que le port d'Halifax se trouve dans une circonscription que j'ai l'honneur de représenter, j'espère pourtant que la Chambre me croira quand je lui dirai que mon opinion n'est pas basée sur l'accident politique qui fait que je représente le comté d'Halifax, mais plutôt sur des motifs plus importants, à savoir que les qualités du port d'Halifax sont incomparables sur la côte de l'Atlantique, parce qu'il est ouvert toute l'année en vue d'un service maritime rapide.

Je ne me propose pas de dire quoi que se soit qui puisse nuire à des ports comme Saint-Jean et Québec, les deux seuls autres ports canadiens qui suivant moi pourraient convenir au service maritime dont je parle. Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Le choix d'un port devrait se faire en tenant compte de la convenance et en s'appuyant sur des motifs larges et nationaux: on ne devrait trouver dans aucune région du Canada d'autre désir que celui d'obtenir un port qui, à tous les points de vue rem-

plirait effectivement et entièrement les conditions requises pour un pareil service.

Permettez-moi de dire d'abord que pour beaucoup de raisons je crois qu'Halifax est le port convenable pour un service transatlantique rapide qui peut se faire toute l'année. C'est l'ambition légitime et naturelle de la population de la Nouvelle-Ecosse d'obtenir cet honneur et cette distinction, en premier lieu à cause des avantages indéniables du port d'Halifax et deuxièmement en raison du fait que les causes naturelles qui ont empêché dans le passé son développement industriel et commercial sont les motifs qui le désignent comme le port le plus convenable pour un service transatlantique rapide.

J'ai la conviction que toutes les autres parties du pays seront satisfaites de ce que le Canada en général puisse rendre, au moins sur une question particulière, à une des provinces de la confédération qui n'a pas profité du développement accordé à d'autres provinces, un service en choisissant Halifax comme le port national.

Il est peut-être intéressant que je mentionne le fait qu'Halifax a été choisi il y a très longtemps comme le port des services transatlantiques qui existaient alors. Ce fut à Halifax que Samuel Cunard qui fut plus tard le fondateur de la ligne Cunard qui fait maintenant le service entre les ports de la Grande-Bretagne et les Etats-Unis débuta dans ses entreprises de navigation. D'autres lignes importantes, mais de moindres proportions pour l'époque, choisirent Halifax comme leur port transatlantique. C'est donc le désir légitime des citoyens d'Halifax et de la population de la Nouvelle-Ecosse en général de viser au rétablissement de la suprématie maritime du port d'Halifax.

Je prétends que sur le continent Halifax est de beaucoup le port le plus convenable sur tous les points ou du moins sur un grand nombre de points, comme tête de ligne sur l'Atlantique du service le meilleur et le plus rapide pour la navigation transocéanique. C'est un port dont l'entrée est splendide et sûre avec des facilités illimitées d'ancrage, une profondeur suffisante et constante d'eau, avec un flux et un reflux négligeables, sans barre ou obstructions naturelles pour empêcher l'entrée ou la sortie du port à toute époque de l'année et à tout moment du jour et il est toujours libre de glace. En ce qui concerne les qualités naturelles du port je crois que je peux prétendre en toute sûreté qu'il est sans rival sur la côte de l'Atlantique en Amérique. Je crois aussi que je peux faire cette déclaration sans craindre d'être contredit.

Halifax est dans l'est le terminus naturel au Canada de trois grandes lignes transcontinentales de chemin de fer, particulièrement pour le genre d'opérations que l'on désire en vue d'un service transatlantique

rapide. Il est vrai que ces chemins de fer n'arrivent pas actuellement à Halifax, mais avec une entente ou une autre c'est une chose facile à faire et il faudra qu'elle se fasse finalement. Ces lignes de chemins de fer, traversant le continent de l'Atlantique au Pacifique, en correspondance avec un bon service transatlantique, créeraient un commerce nouveau immense entre l'Europe et l'Orient.

Pour développer convenablement ce commerce, il sera nécessaire de profiter du port d'Halifax. L'augmentation possible et probable du commerce entre l'Europe et l'Australie, l'Orient, l'ouest du Canada et des Etats-Unis devrait apporter un trafic suffisant à tous nos ports de l'Atlantique et les rendre aussi importants que les ports américains.

On dira que l'on ne pourra pas obtenir assez de fret à Halifax pour assurer le succès d'une ligne rapide transatlantique. Permettez-moi d'abord de dire que l'on a besoin d'un volume de fret limité, car les passages, le service des postes, les vivres, le charbon, etc. prendront une partie considérable de la place disponible. C'est l'avis d'armateurs canadiens compétents que pour un service de ce genre l'espace disponible pour le fret sera si recherché qu'on obtiendra immédiatement tout le trafic nécessaire. De plus la courte durée du voyage par mer attirera à cette ligne le fret de toute première classe et particulièrement celui des produits de nature périssable. Il y aura aussi une économie dans l'intérêt et dans l'assurance maritime pour qu'un navire de la ligne transatlantique d'Halifax fera le travail de deux sur la ligne de New-York. Une personne qui est considérée comme un expert dans les questions de navigation au Canada, disait que le coût de l'exploitation d'un service rapide entre Halifax et Liverpool serait de la moitié de celui de toute ligne concurrente entre Liverpool et New-York. La traversée rapide de l'océan en quatre jours avec deux et peut-être trois chemins de fer transcontinentaux convergeant vers Halifax, devrait attirer en passagers et en fret assez de trafic de première classe pour permettre facilement deux départs hebdomadaires de navires faisant 25 nœuds. Des armateurs ont fait remarquer de plus que si nos chemins de fer pouvaient faire circuler leurs trains de voyageurs le long des quais des navires à Halifax pour permettre aux passagers d'embarquer directement, cela augmenterait de beaucoup la popularité de la ligne et les économies que cela permettrait de faire aux voyageurs seraient considérables. A ce propos le port de New-York est considéré comme très cher, parce que les voyageurs y sont retenus plus d'un jour au départ et à l'arrivée.

M. MACLEAN (Halifax).

Il y aurait encore une économie sur l'intérêt du capital placé dans les navires, dans les dépenses de charbon et dans tout ce qui fait partie des déboursements d'une ligne de navigation. Si Halifax devenait port franc, les dépenses de pilotage, les frais de port et d'éclairage seraient supprimés, et cela diminuerait beaucoup les frais d'exploitation et je crois que l'expérience prouvera qu'Halifax sera le port le meilleur marché pour la navigation transatlantique.

M. RHODES: L'honorable député a-t-il des chiffres montrant la différence des tarifs d'assurance entre New-York et Halifax?

M. MACLEAN: (Halifax): Je regrette de dire que je ne les ai pas. D'autres ports canadiens ont naturellement leurs partisans. Il y a parmi les hommes d'expérience du Canada une opinion qui tend à prévaloir et d'après laquelle le port d'Halifax serait le meilleur port sur l'océan Atlantique. Nous avons l'avantage d'avoir les avis de personnes qui auraient pu être naturellement prédisposées en faveur d'autres ports et je désire faire insérer dans les débats l'opinion exprimée par quelques-uns d'entre eux dans le passé.

M. Robert Reford, de Montréal, un homme très bien connu et très expérimenté dans les questions de navigation, disait ce qui suit, il y a quelques années, en parlant du port d'Halifax:

Entrenez un service de dépêches et de passagers entre le Canada et la Grande-Bretagne, non seulement aussi bon qu'entre New-York et la Grande-Bretagne, mais bien meilleur car je crois que Dieu et la nature lui ont fourni les moyens de le faire en lui donnant le port d'Halifax de beaucoup supérieur au port de New-York ou à tout autre des Etats-Unis, plus près de 700 milles de l'Angleterre que New-York, immédiatement sur l'océan, et avec une ou deux améliorations peu coûteuses, accessible de jour et de nuit, l'hiver et l'été, à tout moment de la marée et dans tous les temps avec, je crois, une sécurité absolue et sans aucun retard.

Vous pouvez vous étonner de m'entendre parler si fortement en faveur d'Halifax comme d'un port ouvert toute l'année pour le service des postes du Canada et il est bon de vous dire que je le fais au point de vue strictement canadien, tous mes intérêts canadiens sont ici à Montréal et je n'en ai aucun à Halifax; en encourageant cette grande entreprise, je n'ai pas de cause particulière à servir. C'est un projet canadien.

Il y a quelques années, la chambre de commerce de New-York recommanda au Board of Trade d'Halifax un certain M. Monk pour faire une étude des besoins du port d'Halifax et ce monsieur s'est ex-

primé ainsi dans le rapport qu'il a fait au Board of Trade d'Halifax:

Par sa situation géographique, son eau profonde, son absence de fortes marées et de glaces, le port d'Halifax est capable d'être développé de façon à procurer un ancrage sûr et des facilités de quais pour les plus grands navires de passagers et de chargements. Les chenaux d'approche ont la profondeur plus que nécessaire et il n'y en a pas de meilleurs. La partie supérieure ou bassin de Bedford, offre les mêmes avantages naturels que la partie la plus basse et le commerce qui s'y ferait dans des bassins appropriés, prendrait d'immenses proportions, égales selon moi à celles de nos plus grands ports.

Comme la marée n'atteint que quatre ou cinq pieds dans le port d'Halifax et que le courant y est très modéré l'entrée aux docks se ferait très facilement. Nous constatons que le problème que les villes d'Halifax et de Dartmouth ont à résoudre ne consiste pas tant à construire un port qu'à développer celui qui est tout prêt.

En 1907, lord Strathcona disait dans une entrevue:

Mon opinion est qu'il serait inutile d'envisager une autre place qu'Halifax pour en faire un port utilisable toute l'année sur l'Atlantique.

C'est une opinion très importante en vérité que je suis heureux de communiquer à la Chambre venant d'un personnage dont les intérêts au Canada sont, comme ceux de M. Reford, concentrés en majeure partie à Montréal ou qui du moins n'a pas grand intérêt dans le port d'Halifax, sauf les intérêts communs qu'y possède tout Canadien. Je désire lire ensuite une opinion exprimée en 1896 par sir Sanford Fleming au sujet d'Halifax comme port de commerce et les raisons qu'il a exposées alors ont aujourd'hui la même valeur qu'au moment où il les a données.

Voici le passage du travail de sir Sanford Fleming que je désire citer:

De nombreux avantages découleraient du choix d'Halifax, (N.-E.), comme terminus canadien d'une ligne de paquebots qui arriveraient et partiraient à des intervalles réguliers, durant toute l'année, été comme hiver. Halifax est relié directement aux centres houillers de la Nouvelle-Ecosse. Les gouvernements anglais et canadien ont demandé des soumissions pour une ligne de paquebots de première classe, du modèle du "Teutonic", pour un service hebdomadaire, entre Liverpool et Halifax, en hiver, et Liverpool et Québec, en été.

Je soumets respectueusement que dans mon humble opinion le changement forcé du terminus tous les six mois, présente des inconvénients et qu'il serait plus avantageux, sous beaucoup de rapports de donner à Halifax un service bi-mensuel durant toute l'année et un service hebdomadaire de paquebots rapides à Québec, durant l'été.

Cet arrangement procurerait à Québec les mêmes facilités pour le service des passagers et des dépêches que le plan que l'on propose actuellement, c'est-à-dire, qu'il donnerait un

service hebdomadaire durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent et l'on ferait ainsi disparaître l'inconvénient d'interrompre toute communication directe entre Halifax et l'Angleterre, durant la moitié de l'année. Dans l'ensemble, le nombre de voyages à Halifax, durant l'année, serait le même, mais le service serait réparti sur douze mois de l'année au lieu de six mois.... Je suis convaincu que si ce service était bien établi, le trafic augmenterait tellement qu'il faudrait bientôt y mettre un plus grand nombre de navires et que dans quelques années il faudrait établir un service hebdomadaire entre l'Angleterre et un port de l'Atlantique, en plus du service hebdomadaire donné à Québec durant la saison d'été.

M. LANCASTER: Quelle est la date de ce travail?

M. MACLEAN (Halifax): La citation que je viens de donner est extraite d'un travail de sir Sanford Fleming, lu à l'Institut colonial de Londres, en 1896. On voit par là que sir Sanford Fleming n'approuvait pas l'idée d'un port d'hiver et d'un port d'été, pour un service de paquebots rapides.

Maintenant, je vais donner des tableaux comparatifs indiquant la possibilité d'économiser du temps dans le trajet entre l'Angleterre et le Canada, par voie d'Halifax, par opposition à la route de New-York. Dans le tableau que je donnerai, je suppose que nous aurons des paquebots d'une vitesse de 25 nœuds, pouvant donner un service de 24 nœuds. Je suppose, de plus, que les convois feront le trajet entre Halifax et Montréal, par l'Intercolonial, en dix-huit heures, ce que je crois très possible, si les arrêts sont limités aux centres importants. Bientôt, quand le Transcontinental sera en exploitation dans le Nouveau-Brunswick, on pourra raccourcir encore le trajet, car la nouvelle ligne aura certains avantages sur l'Intercolonial, sous le rapport des rampes et des courbes, ce qui est une garantie de sécurité et de rapidité.

M. McCURDY: Est-il vrai qu'il y a sur le Transcontinental, entre Moncton et Lévis, plusieurs rampes qui nécessitent l'emploi d'une locomotive de renfort?

M. MACLEAN (Halifax): Je suis tellement certain de ce que j'avance que je pourrais m'exempter de répondre à mon honorable ami. On me dit, cependant, qu'il y a une de ces rampes sur le Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick. Elle n'est pas très raide et ne nuirait en rien à un convoi rapide de voyageurs. Si cette rampe présente des inconvénients, c'est plutôt pour le trafic des marchandises et, naturellement il y aura toujours une locomotive de renfort à cet endroit.

Comme je viens de le dire, je donnerai un tableau comparatif du trajet entre Liverpool et trois centres canadiens, via New-York, puis via Halifax; les trois centres

canadiens que je choisis pour cette démonstration sont: Montréal, Winnipeg et Toronto. J'ajouterai que je puise la plus grande partie de mes renseignements dans une brochure publiée par le "Chronicle" d'Halifax il y a quelques années. Le seul changement que je me permette, c'est de prolonger de deux heures la durée du trajet par chemin de fer, entre Halifax et les trois villes canadiennes, pour être plus certain de mon fait. Voici le tableau en question:

Horaire comparé entre Liverpool et Winnipeg, via New-York et via Halifax:

	Jours. Heures.	
"Lusitania" de Rock Light, Liverpool à quai à New-York (3,100 milles)	5	14
De New-York à Winnipeg, via Chicago (1,813)	1	16
	7	6
De Liverpool à Halifax (2,450 milles) par la ligne rapide projetée	4	0
De Halifax à Winnipeg, via Grand-Tronc-Pacifique (1,990 milles)	2	0
	6	0

Un avantage d'un jour et six heures en faveur de la route d'Halifax.

Voici une autre comparaison entre Liverpool et Montréal via New-York et via Halifax:

De Liverpool à Montréal, via Halifax.		
	Jours. Heures.	
De Liverpool à Halifax	4	0
D'Halifax à Montréal	0	18
	4	18
De Liverpool à Montréal, via New-York.		
	Jours. Heures.	
De Liverpool à New-York	5	14
De New-York à Montréal	0	13
	6	3

Différence en faveur d'Halifax: 1 jour et 11 heures.

Comparaison entre Liverpool et Toronto, via Halifax et via New-York:

De Liverpool à Toronto, via Halifax.		
	Jours. Heures.	
De Liverpool à Halifax	4	0
D'Halifax à Toronto	1	4
	5	4
De Liverpool à Toronto, via New-York.		
	Jours. Heures.	
De Liverpool à New-York	5	14
De New-York à Toronto	0	12
	6	2

Différence en faveur d'Halifax, 1 jour.

Je dis donc qu'avec un service rapide sur l'Atlantique qui aurait son terminus à Halifax, les passagers et le courrier d'Europe arriveraient à destination au Canada, en moins de temps que par toute autre route. Pour cela, il faudrait naturellement améliorer les installations de tête de ligne à Halifax et permettre aux autres lignes trans-

M. MACLEAN (Halifax).

continentales d'arriver jusqu'au port, soit sur leur propre voie, ou sur la voie de l'Intercolonial.

Pour ma part, je n'ai jamais compris pourquoi on s'est opposé à ce que le Transcontinental national prolongeât sa voie jusqu'à Halifax, mais je ne veux pas provoquer de discussion sur ce point, à ce moment.

Comme le faisait remarquer ces jours derniers l'honorable député de Renfrew-sud, l'Intercolonial devrait commencer le plus tôt possible à doubler sa voie sur cette partie du chemin et à faire disparaître les rampes et les courbes les plus incommodes. Sur la voie de l'Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse, entre Amherst et Truro, on rencontre une rampe très difficile à l'endroit où la ligne franchit les montagnes Folly. La proposition a souvent été faite qu'au lieu de doubler la voie à cet endroit, il vaudrait mieux faire un détour et la faire passer au sud des montagnes Folly, ce qui ouvrirait un nouveau territoire et améliorerait la voie.

Un service transatlantique rapide, avec Halifax comme terminus, occasionnerait une dépense de plusieurs millions de dollars, pour les installations de tête de ligne, mais cette dépense assurerait le succès du service maritime et augmenterait considérablement le trafic de l'Intercolonial.

A cette phase avancée de la session, je n'entreprendrai pas d'expliquer en détail quelles seraient les améliorations à faire dans le port d'Halifax pour assurer le succès d'un service transatlantique rapide. Je comprends que c'est une question qui demande à être étudiée très sérieusement par le Gouvernement et par la Chambre. L'établissement d'un pareil service demande naturellement un certain temps et cela nous permettra de se rendre compte des travaux et des améliorations nécessaires sur nos voies ferrées, mais il n'y a pas de temps à perdre.

Je ne saurais insister trop fortement sur le choix d'Halifax comme terminus d'un service transatlantique rapide, quand ce service aura été décidé, comme j'espère qu'il le sera bientôt. J'insiste aussi pour que ce service se fasse toute l'année. L'établissement d'un service rapide servirait énormément à faire connaître le Canada. Il serait le plus rapide et, sous les autres rapports, il devrait être au moins l'égal des meilleurs. Nous aurions aussi un point d'arrivage canadien et les voyageurs et les immigrants visiteraient d'abord notre pays, avant de visiter un pays rival. Halifax serait nécessairement le port d'hiver et cela veut dire sept mois de l'année. Je considère que loin d'améliorer le service on le rendrait moins efficace, en changeant le terminus à chaque saison et il n'existe pas de raison plausible pour justifier cette division.

Le Gouvernement devra hâter autant que possible la solution de cette question et je n'ai aucun doute qu'il aura pour cela le cordial appui de l'opposition. S'il se trouvait dans l'obligation de prendre une décision avant l'ouverture de la prochaine session, je lui demande de tenir compte des avantages qu'offre le port d'Halifax et je lui signale, encore une fois, les inconvénients d'établir un port d'hiver et un port d'été. Un pareil service ne doit avoir qu'un terminus et ce terminus c'est Halifax.

M. McCURDY: C'est un fait significatif et qui jette la lumière sur les intentions de l'opposition de voir que c'est la critique financier du parti libéral, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) qui a été choisi pour proposer l'établissement d'un service transatlantique rapide au Gouvernement présidé par son collègue, l'honorable premier ministre (M. Borden). L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a occupé un siège dans cette Chambre pendant plusieurs années, comme représentant d'un comté de la Nouvelle-Ecosse. Il a siégé, je crois, pendant deux législatures consécutives et pendant toutes ces années le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) qui alors comme aujourd'hui était le chef du parti libéral, occupait le poste de premier ministre et dirigeait la politique du parti au pouvoir. Mon honorable ami (M. Maclean) lui a-t-il jamais demandé d'établir un pareil service? Les Débats ne le font pas voir.

Nous avons donc raison de supposer que l'honorable député (M. Maclean) n'espérerait pas grandement que le Gouvernement libéral chercherait à établir un service de cette nature, mais, en outre, qu'il n'entretenait pas l'espoir que les anciens ministres s'efforceraient de résoudre cette question, espoir qui eût pu lui donner raison de signaler à ses collègues, alors au timon des affaires, cette question très importante. Mais du moment même que ses amis furent chassés des bancs du Trésor, il en est arrivé à la conclusion que des jours meilleurs étaient arrivés.

M. MACLEAN (Halifax): Représentant l'une des divisions d'Halifax, j'estime que mes intérêts se trouvent dans cette division électorale.

M. McCURDY: Nous étudions cette question en nous plaçant au point de vue national. Moi-même je m'intéresse grandement à la division que l'honorable député, représente ici, mais j'estime que je dois faire abstraction des intérêts locaux en discutant une question qui intéresse tout le pays. Aujourd'hui que le parti conservateur tient les rênes du pouvoir, mon honorable ami espère que les ministres vont agir au sujet de cette question, et voilà

pourquoi il signale celle-ci à l'attention du Gouvernement. Il sait—ce que tous les marins admettent—que l'établissement d'un service rapide transatlantique est possible dans le cas du commerce. Ce projet est réalisable et son exécution devient une nécessité nationale; le besoin d'étendre notre commerce réclame l'exécution de cette entreprise. L'honorable député s'adresse avec confiance à ce Gouvernement conservateur, à ce parti d'action qui a toujours été prêt à étudier la nécessité de modifier l'état de choses dont la population se plaindrait.

En demandant l'établissement d'un service rapide entre Halifax et l'Angleterre, mon honorable ami en revient à l'origine même de la question. Le premier vapeur qui a traversé l'Atlantique fut le "Royal William" qui fit, en 1833, la traversée de Pictou à l'île de Wight, voyage qui dura dix-sept jours. Le premier service transatlantique régulier fut établi par un marchand d'Halifax dont les affaires prospéraient grandement, j'ai nommé M. Samuel Cunard; avec le temps, ce service prit une amplitude telle qu'il est aujourd'hui sous la direction de la grande compagnie transatlantique Cunard. Tout cela nous semble aujourd'hui très facile à accomplir, mais il fallait employer beaucoup de persuasion auprès de la population de ce temps-là avant qu'elle n'ajoute foi au projet de M. Cunard, et que ce projet où il n'était question que de "navires construits et manœuvrés en la façon voulue et qui pouvaient partir pour la destination qui leur était assignée avec la ponctualité des wagons de chemin de fer", ne devint une réalité.

En 1838 le gouvernement britannique établissait un service de paquebots pour transporter le courrier de Sa Majesté par l'Atlantique. En Angleterre il ne se trouva point un seul propriétaire de steamers qui soumissionnât. C'est alors que le gouvernement anglais conclut avec la compagnie Cunard une convention d'après laquelle cette compagnie s'engageait à transporter le courrier tous les quinze jours de Liverpool à Halifax et à Boston, la subvention accordée de ce chef représentant £5,500 sterling par année et trois steamers convenables devant faire ce service tous les quinze jours durant huit mois et, une fois par mois, durant quatre mois de l'année. Le premier steamer de cette ligne, le "Britannia", arrivait à Halifax le 17 juillet 1840. A l'expiration de cette entreprise en 1845, le service des Cunard ayant démontré la possibilité d'en créer un semblable, d'autres, comme cela arrive toujours en pareil cas, sollicitèrent la subvention de l'Etat; il est intéressant de noter qu'en défendant la convention Cunard, M. Goulburn, membre de la chambre britannique, parlait ainsi:

La création de ces services est due entièrement à l'activité des colonies de la Nouvelle-Ecosse et, pour ma part, je verrais avec chagrin qu'on mit la moindre entrave au zèle et à l'activité des habitants de ces colonies.

Un simple coup d'œil jeté sur les discussions qui se sont développées en cette Chambre, fait voir qu'en 1894 le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), alors ministre des Finances, déclarait que "nous devrions avoir un service aussi efficace que celui que nos voisins possèdent." Sachant l'habileté de l'honorable ministre à exprimer fidèlement l'opinion générale, nous pouvons admettre que telle était à cette époque le sentiment public à cet égard. C'était le but qu'on devait chercher à atteindre et nous trouvons que l'administration de ce temps-là a fait des démarches pour assurer au Canada un service transatlantique rapide et que malheureusement, le parti dont le ministre du Commerce et de l'Industrie était une figure éminente, dut abandonner les rênes du pouvoir en 1896. Voilà pourquoi quinze années se sont écoulées sans qu'on cherchât à établir un service transatlantique rapide. A l'instar de mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), je sens que des jours meilleurs sont arrivés et je caresse l'espoir que le Gouvernement établira ce service transatlantique rapide suivant les données énoncées en 1896.

Il est à peine besoin de s'attarder à discuter si cette entreprise est réalisable ou non. L'opinion publique, il y a déjà quinze ans, concédait qu'il fallait établir un service transatlantique qui ne laissât point à désirer. Des problèmes dont la solution nous importait plus que toute autre question, s'imposaient à notre étude. Il s'agissait du développement de l'Ouest canadien si vaste et si riche et c'est peut-être pour cela qu'on a négligé l'étude de l'établissement de ce service transatlantique à laquelle il faut revenir aujourd'hui, si l'on considère que le développement de l'Ouest a créé un état de choses qui fait ressortir davantage la nécessité d'inaugurer un service semblable à celui dont je parle, surtout en ce qui concerne le transport de produits du Canada.

Aujourd'hui on compte douze lignes transatlantiques qui transportent les passagers de l'étranger au Canada, mais pas une seule ne possède un navire de premier ordre, dans le sens véritable de ce mot. De New-York partent quatorze lignes transatlantiques dont cinq, au moins, possèdent des navires qui peuvent atteindre une vitesse de 22 nœuds, au moins. Je crois que personne n'osera sérieusement soutenir qu'étant donné le volume du trafic déjà établi que l'on compte maintenant, le service des messageries, celui du courrier et celui qui sert au transport des voyageurs ne fourni-

M. McCURDY.

ront pas un volume de transport suffisant à alimenter le service dont je parle, sans mentionner le fait que 75 pour 100 des passagers et des dépêches passent par New-York.

Si je veux calculer les revenus probables d'un tel service, je puis tenir compte de l'opinion d'un grand nombre de personnes qui ne sont pas intéressées dans un service de cette nature, mais je crois qu'il me suffira d'en rapporter une seule, celle de M. Robert Reford, qui, on se le rappellera, fut le président de la commission royale chargée par l'ancien Gouvernement de s'enquérir des moyens de transport et qui soumit son rapport au Gouvernement canadien au mois de décembre 1905. Voici les calculs préparés par M. Reford des profits et des dépenses de ce service (je cite une lettre de M. Reford qui porte la date du 4 mars 1907):

Les recettes brutes qu'on retirera d'un service bihebdomadaire fait par des navires du type du "Lusitania" et du "Mauretania", représenteraient, dès le début, environ...	£1,114,500
Les frais d'exploitation, y compris l'intérêt, la diminution en valeur, seraient de...	1,020,400

Le profit net représenterait... £ 94,100
avec une augmentation possible des recettes brutes quand ce service serait parfaitement établi et organisé de façon à se rattacher à celui du Pacifique, laquelle représenterait £3,432,000.

Tenant compte de cette diminution de la distance, ce qui aura pour résultat qu'il faudra moins de navires pour faire le même nombre de voyages, M. Reford porte les dépenses à £1,020,400, alors que le service de New-York coûte £1,601,000. Donc, de l'avis même des hommes bien renseignés qui sont au fait d'un service de cette nature, l'idée que j'énonce peut être réalisée au point de vue commercial, même sans subvention aucune. Si l'on ajoute aux recettes brutes une subvention raisonnable, l'établissement de ce service s'impose encore plus à l'attention des hommes publics qui s'intéressent au développement de notre pays au point de vue de son commerce.

Mais voici ce dont il importe surtout de tenir compte: notre orgueil naturel nous porte à désirer qu'au lieu de ne compter que sur un service étranger quand il s'agit de transporter 15 pour 100 de notre courrier des ports étrangers, nous devrions arrêter les moyens qui nous permettraient de nous soustraire à cette obligation; si l'on veut atteindre ce but, l'établissement du service dont je parle vaut bien l'argent que nous dépenserons à cette fin.

Je n'insisterai pas plus qu'il ne faut sur la question du choix du point terminus de ce service transatlantique. Ce que je pourrais dire à ce propos, c'est qu'il faudrait que ce port fournit des avantages que d'au-

tres ports n'offriraient pas; qu'il faudrait étudier à fond, avec toute l'impartialité qu'elle comporte, la question des avantages ainsi offerts. Connaissant moi-même ces détails, je suis convaincu que le port qui nous offre au suprême degré tout ce que nous pouvons désirer à ce point de vue, c'est celui d'Halifax; une étude approfondie de cette question démontrera le bien fondé de cette affirmation.

M. POWER: J'ai écouté avec plaisir les observations que l'honorable représentant d'Halifax (M. Maclean) a faites sur cette question, question qu'on a discutée à plusieurs reprises en cette Chambre. Je prends la parole uniquement dans le but de rappeler ce que Québec réclame à ce point de vue, affirmations dont s'est fait l'écho un des anciens représentants de cette ville, feu l'honorable R. R. Dobell. A cette phase avancée de la session je n'entreprendrai pas d'entrer dans des détails d'une nature plutôt commerciale. Je me contenterai de signaler un point qu'a discuté mon honorable ami d'Halifax, lorsqu'il a dit que l'homme qui avait établi avec succès le premier service transatlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne, était né à Halifax. Pourtant, il doit se rappeler que ceux qui ont construit le premier steamer qui a traversé l'Atlantique, était natif de la ville de Québec, ainsi qu'on peut le lire sur la plaque fixée sur l'un de nos murs à l'entrée de la bibliothèque du parlement provincial.

L'honorable député parle de l'histoire glorieuse d'Halifax. Mais il est au Canada une ville où l'histoire de notre pays est écrite dans la forme même de la cité et dans celle de ses monuments, j'ai nommé la vieille cité de Québec. Depuis ces quelques mois nous n'avons entendu parler que du drapeau de la Grande-Bretagne qui flotte d'une extrémité à l'autre de notre pays. Cependant, monsieur l'Orateur, qu'on n'oublie donc pas que sans Québec le drapeau qui flotte aujourd'hui sur le Canada serait celui d'un autre pays. Le jour vint dans notre histoire où tout le Canada dut prendre les armes pour résister à l'invasion étrangère; les défenseurs du drapeau britannique s'alignèrent sur les murailles de l'ancienne forteresse de Québec et repoussèrent l'armée d'invasion.

En ce jour mémorable du 31 décembre 1775 des héros combattirent pour le drapeau qui flotte sur ce pays. Aujourd'hui, lorsque l'immigrant des vieux pays remonte le Saint-Laurent jusqu'à la véritable porte d'entrée du Canada, il aperçoit, flottant sur la cité de Québec, ce vieux drapeau si glorieux, l'"Union Jack", et il éprouve le sentiment qu'il ne débarque pas sur une terre étrangère, mais seulement sur une autre partie de cet empire vaste comme l'univers et où le moindre sujet de Sa Majesté se sent chez lui.

M. PUGSLEY: Je ne dois pas, me semble-t-il, laisser se terminer ce débat sans dire à mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) qu'on a découvert un autre port au Canada—celui de Saint-Jean (N.-B.) Quant aux prétentions du port d'Halifax et quant aux avantages qu'il offre, je ne veux dire quoi que ce soit de nature à diminuer l'importance de ce port. Tous nous reconnaissons qu'Halifax possède un port superbe et qui peut recevoir les steamers transocéaniques du plus fort tonnage. Cependant, puisqu'il s'agit d'établir un service de steamers, je crois que nous devons tenir compte, non seulement de la capacité du port qu'il nous faut, mais aussi de sa situation quant au reste du Canada. A mon sens le port qui est ouvert toute l'année et qui est le plus rapproché des centres les plus importants du pays, offre beaucoup plus d'avantages que n'en présente le port qui est très éloigné de ces centres qu'on ne peut atteindre que par chemin de fer. A ce point de vue, Saint-Jean offre beaucoup plus d'avantages qu'Halifax.

Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy) a rappelé qu'un grand nombre de Canadiens qui ont l'intention de traverser l'Atlantique, prenaient la route des ports des Etats-Unis. C'est vrai. Mais s'il en est ainsi, ce n'est pas tant, à mon avis, parce que les lignes canadiennes ne sont pas de premier ordre et n'offrent pas aux voyageurs tout le confort nécessaire, que parce que le trajet en chemin de fer pour aller à New-York est beaucoup plus court que pour se rendre à Halifax et, surtout, à Saint-Jean. Ceci démontre, je crois, que le port canadien nécessitant le trajet le plus court par chemin de fer l'emporte, toutes choses égales d'ailleurs, sur celui qui est situé plus loin.

Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne a ajouté encore que des douze lignes de paquebots qui aboutissent aux ports du Canada, il n'en est pas une seule dont le service soit de premier ordre. Là-dessus je diffère complètement d'opinion avec lui. Les lignes canadiennes fournissent un service dont nous avons toute raison de nous étonner. Nombreux sont les Américains qui viennent s'embarquer dans les ports du Canada sur les paquebots du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien ou des lignes Allan et White Star, et tous ceux à qui j'ai eu l'occasion d'en parler m'ont fait les plus grands éloges du service.

En 1896, il est vrai, le service n'était pas aussi satisfaisant qu'on aurait voulu, mais depuis ce temps-là il s'est accompli un progrès immense. La ligne White Star et le Nord-Canadien ont maintenant d'excellents paquebots, la ligne Allan a sensiblement amélioré son service et le Pacifique-Canadien a établi sur l'Atlantique une ligne de

paquebots de tout premier ordre. Il ne faut donc pas aborder la question avec l'idée que notre service n'est pas très satisfaisant ou qu'on ne l'a pas considérablement amélioré en ces années dernières.

Mon honorable ami a en outre exprimé l'opinion que l'ancien Gouvernement n'a contribué que fort peu à l'amélioration du service. Ce n'est pas exact. A l'avènement du cabinet libéral, en 1896, la subvention accordée au service de l'Atlantique n'était, je crois, que d'environ \$125,000 par année. L'an dernier, elle s'élevait à \$600,000. C'est cette même somme que le ministre des Finances demande à se faire voter pour le prochain exercice.

On peut voir par là que l'ancien Gouvernement a très largement subventionné ce service de paquebots. Outre les \$600,000 payés à la compagnie Allan et au Pacifique-Canadien, l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) a octroyé d'assez fortes subventions au Nord-Canadien et à la ligne White Star.

Sans vouloir accaparer les instants de la Chambre, je dois dire que la population a droit de compter—la population du Nouveau-Brunswick et mes commettants de Saint-Jean—que si l'on doit établir un service plus rapide sur l'Atlantique, on ne choisira pas arbitrairement un port canadien plutôt qu'un autre, qu'on ne donnera pas à entendre au monde entier qu'Halifax est le seul port canadien qui soit accessible pendant toute l'année, et qu'il sera permis aux entrepreneurs de désigner eux-mêmes le port canadien dont ils se serviront. Au nom du port de Saint-Jean, nous avons demandé qu'il en fût ainsi. En ce qui concerne le service des dépêches, on devrait faire l'essai de ce port; nous voulons bien qu'on en compare les avantages à ceux du port d'Halifax et que, si le service doit être amélioré, on laisse les entrepreneurs libres de choisir entre les deux. Nous consentirons volontiers à ce que l'on se prononce de cette manière sur les avantages qu'offre le port de Saint-Jean. Mais je crois qu'il est de mon devoir de protester, au nom de la population de Saint-Jean, contre l'idée, lancée comme étant celle du Gouvernement, que le port d'Halifax est le seul des Provinces maritimes qui se prête, hiver comme été, à l'amélioration du service des dépêches sur l'Atlantique.

M. TREMAIN: Cette question intéresse si profondément la province dont je suis l'un des représentants, que je croirais manquer à mon devoir envers mes commettants si je ne faisais quelques observations.

Je suis bien aise que cette occasion nous soit fournie d'énoncer notre avis sur le service perfectionné que nous comptons tous voir établir sur l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je dois dire tout d'abord que j'admire la persis-

M. PUGSLEY.

tance, voire même l'éloquence, que déploie l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) pour faire valoir les avantages du port de cette ville. Je l'admire d'autant plus que je me rends pleinement compte de la difficulté de sa tâche.

Je ne me propose pas de discuter les avantages relatifs qu'offrent les ports d'Halifax et de Saint-Jean, je m'abstiendrai même de dire un seul mot susceptible de faire tort à ce dernier; mais on me pardonnera de faire observer que tous ceux qui ont eu l'occasion de s'enquérir des avantages de ces deux ports et d'étudier la question, se sont prononcés en faveur d'Halifax. Il est certain qu'Halifax est un des plus beaux ports naturels du monde entier; c'est tellement le cas, que le Gouvernement fédéral n'a pas encore jugé nécessaire d'y faire de grandes dépenses pour que les plus grands navires puissent y entrer. D'autre part, on a dépensé, on dépense encore à Saint-Jean des millions pour rendre ce port accessible aux grands transatlantiques et lui donner ce dont la nature a doté le port d'Halifax.

Un mot maintenant de l'amélioration du service de l'Atlantique. La première question qui se pose à l'observateur est celle de savoir si l'état actuel des relations de commerce entre le Canada et la mère patrie suffit à motiver l'établissement d'un tel service entre Halifax et la Grande-Bretagne. Jusqu'à présent, le Canada a avancé à grands pas dans la voie du progrès, nous nous plaisons à espérer que son développement se poursuive avec plus de rapidité encore, et, comme le service actuel de paquebots ne suffit déjà plus au volume de notre commerce, il devient du devoir du Gouvernement de prendre immédiatement, ou à une date rapprochée, des dispositions susceptibles de répondre aux besoins actuels de notre commerce, tout en ne perdant pas de vue que ces exigences ne tarderont pas à devenir plus grandes encore.

Se fondant sur les besoins du commerce, l'ancien Gouvernement avait jugé nécessaire de construire un chemin de fer transcontinental, mais nous avons constaté qu'il en est de cette entreprise comme de beaucoup d'autres de celles qu'il nous a léguées, c'est-à-dire qu'elle n'est qu'à moitié conçue; en effet, au lieu de faire aboutir le Transcontinental national à un port de l'Atlantique, il en a arrêté la construction à Moncton, laissant ainsi à l'esprit de progrès et d'entreprise de son successeur le soin de trouver à ce chemin de fer un débouché sur le littoral de l'Atlantique.

Si elle eût été entreprise par un gouvernement composé d'hommes pratiques, cette voie ferrée se prolongerait aujourd'hui jusqu'au bord de la mer, et tout porte à croire—qu'on me pardonne de le dire—qu'Halifax en serait le terminus.

Il n'est guère besoin de rappeler que le trafic de l'Ouest doit s'acheminer soit vers

Halifax, qui compte parmi les plus grands ports du monde entier, soit vers Saint-Jean. Mais pour que le port d'Halifax réponde aux besoins du commerce, il faudra y faire des installations nouvelles et mettre l'Intercolonial en meilleur état; il faudra commencer soit par construire une nouvelle ligne, soit par doubler la voie de l'Intercolonial en cette partie-là du pays. Je n'aime pas que l'Etat fasse de grandes dépenses pour établir des chemins de fer qui ne sont pas absolument indispensables; cependant, si l'on songe que le Grand-Tronc-Pacifique sera construit de façon à transporter les marchandises à presque aussi bon marché que les navires, il y a lieu de prévoir qu'une forte proportion du commerce suivra cette voie-là; il faudra donc améliorer l'Intercolonial de façon à ce qu'il puisse transporter les marchandises à bas prix à travers la Nouvelle-Ecosse et jusqu'au port d'Halifax.

J'approuve sans réserve les observations de mon honorable collègue de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy). Je suis en faveur de l'établissement, à aussi bref délai que possible, d'un service de transatlantiques de premier ordre partant d'Halifax—non d'une ligne dont les paquebots ne feraient voile d'Halifax qu'en hiver pour y faire simplement escale le reste de l'année, mais d'un service de transatlantiques de tout premier ordre dont le port d'attache serait, du commencement de l'année à la fin, le port d'Halifax, qui compte parmi les plus grands du monde entier.

M. SINCLAIR: Monsieur l'Orateur, j'approuve en très grande partie ce que vient de dire le représentant de Hants (M. Tremain). Mais il n'y a pas longtemps que l'honorable député occupe un siège en cette Chambre, et pour qu'il reproche à l'ancien Gouvernement de n'avoir pas fait construire le Transcontinental jusqu'à Halifax, il faut qu'il ne soit guère au fait du passé de son propre parti.

Il semble vouloir aujourd'hui que l'on établisse entre Moncton et Halifax une nouvelle voie parallèle à celle de l'Intercolonial. Sur ce point, il devra s'entendre avec son propre chef qui, s'il avait eu ses coudées franches à l'époque où le projet du Transcontinental était à l'étude, eût fait aboutir ce chemin de fer à North-Bay, province d'Ontario, à environ 2,000 milles à l'ouest d'Halifax.

M. BORDEN (premier ministre): Cette assertion est complètement dénuée de fondement.

M. SINCLAIR: Mon très honorable ami aurait-il l'obligeance de nous dire ce qu'il voulait alors?

M. BORDEN: L'honorable député l'apprendra en se reportant aux Débats. Je ne ferai pas perdre de temps à la Chambre en répétant ce qu'on peut aisément trouver là.

M. SINCLAIR: Le premier ministre le prend de très haut sur ce point; mais ses paroles sont consignées aux Débats, nous sommes en mesure de prouver quelle fut son attitude, et il ne saurait la renier aujourd'hui.

M. BORDEN: Pardon; il n'est pas vrai que j'aie proposé de faire aboutir le Transcontinental à North-Bay.

M. SINCLAIR: Le très honorable premier ministre aurait-il l'obligeance de dire où il voulait qu'on le fit aboutir?

M. BORDEN: Ce n'est pas un contre-interrogatoire que je subis en ce moment.

M. SINCLAIR: Mon très honorable ami n'est pas capable de nous dire où il voulait faire aboutir le Transcontinental. Ce n'était assurément pas au port d'Halifax, ni à celui de Moncton.

Quel port était-ce? Si mon très honorable ami peut apprendre à la Chambre quelle était sa politique dans cette circonstance, ce renseignement intéressera beaucoup la Chambre. En tout cas, nous savons fort bien que plusieurs hommes marquants qui ont leur siège du même côté que lui étaient d'avis de ne construire le chemin de fer national transcontinental que jusqu'à North-Bay et d'utiliser l'Intercolonial. Voilà ce que le représentant de Hants a blâmé, et je crois qu'il m'est permis de dire que c'est là un point qu'il devra régler avec son chef.

Toutefois, j'ai pris la parole il y a un instant, non pour discuter ce sujet, mais pour mentionner les titres d'un port de ma circonscription, du port de Country-Harbour. Je ne veux pas laisser un débat important se clore sans apprendre à la Chambre qu'il existe un grand port, un port que mon très honorable ami m'a fait l'honneur de visiter il y a deux ans et au sujet duquel il a émis une opinion, disant que c'est l'un des plus beaux ports du monde. Je ne m'attends que des mesures immédiates seront prises relativement au port de Country-Harbour et à un service de steamers rapides, parce que la première chose nécessaire c'est d'obtenir du ministre des Chemins de fer un embranchement jusqu'à ce port.

Cependant, je dois dire à la Chambre que le port de Country-Harbour est sous tous les rapports l'égal du port d'Halifax sur lequel il a l'avantage d'être situé à 100 milles plus rapproché de l'Europe. Cela représente au moins une économie de trois heures pour les navires les plus rapides, de sorte que lorsqu'un autre navire entrerait dans le port d'Halifax un train rapide portant les dépêches débarquées à Country-Harbour pourrait être rendu à Moncton, en route vers Montréal.

Country-Harbour a de plus cet avantage qu'on pourrait trouver dans la Nouvelle-Ecosse, pour s'y rendre, une meilleure route, au point de vue des pentes, que la route

de l'Intercolonial. Celui-ci doit franchir les monts Cobeguid. Il y a aux environs de Dorchester au Nouveau-Brunswick et dans les monts Cobeguid des endroits où les pentes sont d'environ 1½ p. 100 et il serait difficile de construire dans cette direction un chemin de fer n'offrant que des pentes permises sur le Transcontinental. D'un autre côté, la route conduisant à Country-Harbour traverserait un pays relativement plat, en passant par Oxford, les champs houillers de Pictou, et en longeant la vallée à partir de Sunny-Brae; si le ministre des Chemins de fer sortait de sa torpeur et construisait cette ligne, ce serait la solution, et la meilleure, de ce problème.

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

Reprise de la séance.

INCIDENT—BROCHURES ELECTORALES.

M. RHODES: Cette session a été une session de travail ardu et de séances prolongées, et je comprends que les membres des deux partis souhaitent une prorogation prochaine. Cependant, sans perdre de vue ces aspirations, je désire traiter pendant quelques instants un sujet qui me paraît assez important pour s'imposer à l'attention de la Chambre et du public en général. L'"Evening Journal", du vendredi 22 mars publiait l'article suivant:

Le courage dépasse toutes les bornes.

Les libéraux distribuent des brochures électorales pour la prochaine élection.

L'organisateur d'Ontario est chargé de ce travail.

Trente employés s'occupent de la distribution et on agit très secrètement. Des bureaux dans les Central Chambers.

Des feuilles de combat libérales sont distribuées d'Ottawa en divers endroits d'Ontario. D'après les renseignements que le "Journal" a pu recueillir aujourd'hui, les libéraux se préparent déjà à la prochaine élection et des bureaux situés dans des Central Chambers, rue Sparks, ils expédient des brochures électorales.

Le "Journal" tient ce renseignement de bonne source. On dit qu'un nommé McCarthy, qui est censé venir de Kenmore (Ont.), l'un des organisateurs d'Ontario, est chargé de distribuer les brochures électorales ici.

Les pièces Nos 48 et 38 des "Central Chambers" ont été retenues et trente jeunes femmes ou plus y étaient occupées ce matin à développer des circulaires—probablement des feuilles de combat.

M. McCarthy a été interviewé, mais il était très peu communicatif.

"N'êtes-vous pas l'un des organisateurs libéraux de l'est d'Ontario?" lui demanda le représentant du "Journal".

M. McCarthy sourit et répondit: "Ceci est une affaire personnelle, et je ne vois pas qu'il y ait nécessité de rien publier".

"Quel mal y a-t-il?"

"Assurément, un homme peut louer des bureaux ici et s'engager dans une entreprise privée sans que cela devienne une question d'intérêt public."

M. SINCLAIR.

élus dans la province de Québec, en septembre dernier.

"Oui, mais nous croyons savoir que l'honorable M. Frank Oliver, M. Sinclair, député fédéral de Guysborough et d'autres libéraux marquants ont fait de fréquentes visites ici et qu'on a ouvert des bureaux pour distribuer des feuilles de combat."

"Je n'ai rien à dire à présent."

"Quel mal peut-il y avoir à faire une déclaration? Nous publierons quelque chose à ce sujet, et vous feriez aussi bien de vous assurer que la nouvelle sera exacte. Puis, ces jeunes filles qui travaillent ici doivent nécessairement en savoir quelque chose. Elles savent lire."

"Elles travaillent et feront ce qu'on leur dit".

"Alors, vous ne ferez pas de déclaration?"

—Revenez demain après-midi. J'aurai peut-être quelque chose à vous dire, mais je n'ai rien maintenant. Ceci est vraiment une entreprise privée".

M. TURRIFF: Parlez-vous sérieusement?

M. RHODES: Attendez un instant. Lorsque j'ai lu cet article tout d'abord, il semblait renfermer tous les indices que le parti libéral se mettait sérieusement à l'œuvre et commençait tôt. D'après la nature de l'article, je m'attendais que la preuve du travail qu'on faisait paraîtrait d'abord dans la province d'Ontario, mais je me trompais à ce sujet. Tout dernièrement est arrivé dans le comté de Chambly-et-Verchères un pamphlet dont j'ai un exemplaire à la main. Ce pamphlet est rédigé en français, mais j'en ai fait préparer une traduction que je crois fidèle. En voici le texte:

La loi navale.—Les écoles.

La loi du service naval a-t-elle été abrogée?

—Non.

Depuis deux ans, on a promis à la population de la province de Québec que, si elle élisait vingt députés conservateurs, la loi navale serait abrogée dès la première session.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. BUREAU: C'est vrai jusqu'au dernier mot.

M. RHODES:

Quels sont les faits?

Le 21 septembre dernier, vingt-sept députés conservateurs ont été élus dans la province de Québec.

M. BUREAU: C'est vrai.

M. RHODES:

Le 6 d'octobre, le Gouvernement conservateur est monté au pouvoir.

La première session de la douzième législature s'est ouverte le 17 de novembre; elle se terminera à Pâques.

La loi du service naval n'a pas été abrogée.

M. WILSON (Laval): C'est également vrai.

M. TURRIFF: Lisez le texte français.

M. RHODES:

Tels sont les faits.

Une motion demandant son abrogation a été soumise au Sénat. Seuls, le proposeur et

le secondeur ont voté pour la motion et cinquante-deux sénateurs ont voté contre. Tous les sénateurs conservateurs, y compris le sénateur Landry, ont voté contre l'abrogation de la loi.

M. BUREAU: C'est vrai en tous points.

M. RHODES:

Aucun bill n'a été soumis à la Chambre des communes pour abroger la loi.

Une question sur ce sujet a amené le premier ministre Borden à répondre que le Gouvernement consulterait l'amirauté anglaise et qu'à la suite de cette consultation un nouveau programme serait annoncé, et qu'alors seulement la loi actuelle serait mise de côté. Cela veut dire à la prochaine session.

M. BUREAU: A la prochaine session ou à la prochaine élection.

M. RHODES:

Les nationalistes et les conservateurs ont violé leurs promesses, et la population a été indignement trompée.

M. BUREAU: C'est très vrai. Vous l'avouez, sans doute.

M. RHODES:

Les écoles.

Tous les candidats conservateurs ou nationalistes ont, pendant la dernière lutte, reproché à sir Wilfrid Laurier et aux libéraux leur attitude à l'égard des écoles séparées.

D'après eux, si M. Borden et M. Monk obtenaient le pouvoir, non seulement ce dernier réparerait les injustices commises par l'ancien gouvernement, mais de plus ils s'occuperaient spécialement d'accorder justice entière à la minorité catholique du Keewatin, lorsque ce district serait annexé au Manitoba.

Qu'est-il arrivé?

Tout d'abord, ils n'ont pas parlé de réparer ce qu'ils appelaient autrefois des injustices et, à leur honte, ils ont annexé le Keewatin au Manitoba sans même mentionner dans la loi les privilèges des catholiques par rapport aux écoles.

Ils avaient promis de faire prévaloir les droits des catholiques; ils ont maintenant trahi ces derniers et sacrifié leurs droits, tant par leurs discours au Parlement que par les quatre votes consécutifs qui ont suivi.

Des vingt-sept députés élus dans la province de Québec, sept seulement ont eu le courage de faire honneur à leur parole.

Toutefois ces sept députés conservateurs, attirés par l'auge, se sont au dernier moment ralliés au Gouvernement pour repousser la motion Béland qui demandait une conférence avec le gouvernement du Manitoba afin de déterminer les privilèges catholiques en matière scolaire.

Enfin, les partisans sincères des candidats conservateurs ont été indignement trompés et trahis au sujet de la question scolaire par tous les députés conservateurs ou nationalistes

Le mariage.

L'an dernier, les fanatiques ont tenté de faire sanctionner une loi uniforme sur le mariage dans toute l'étendue du Canada.

Sir Wilfrid Laurier a refusé son consentement, déclarant que chaque province devait avoir sa propre loi.

Cette année, les mêmes fanatiques s'adressent au nouveau gouvernement conservateur, et M. Borden au lieu de leur répondre comme M. Laurier, soumet la question aux tribunaux civils.

M. BUREAU: C'est vrai.

M. RHODES: Aveu de faiblesse et par leur vote, MM. Monk, Pelletier et Nantel, ces grands catholiques à la dernière élection, approuvent maintenant M. Borden.

La preuve que je n'ai pas fait erreur au sujet de l'authenticité de ce document, en supposant qu'il venait du parti libéral ou avait été autorisé par les chefs de ce parti, est dans l'attitude même des honorables députés de la gauche, lorsque j'en ai lu les pages.

M. BUREAU: Qu'y a-t-il dans ce document?

M. RHODES: Il se présente de temps à autre dans notre pays pendant les luttes électorales, comme il s'en présente, je suppose, dans tous les pays où le gouvernement de parti existe, des questions dont on rougit une fois que la bataille est finie. Des partisans irresponsables, dans les partis politiques, saisiront, dans la chaleur du combat, toutes les occasions qui se présenteront de faire avancer, ou tendant à faire avancer ou réussir leur cause; mais lorsque nous voyons au Canada, non pas des membres irresponsables du parti, s'abaisser à exploiter la religion et les questions de races pour avancer les intérêts de leur parti, mais des chefs mêmes d'un parti battu entreprendre, dans le calme et le repos qui suivent la bataille, délibérément et d'une façon systématique, une campagne basée sur des appels aux préjugés de race et de religion des électeurs du pays, et commencer cette campagne sur le sol fertile de la bonne vieille province de Québec, où depuis vingt ans ils font ce jeu à propos de tout et à propos de rien, il est impossible de trouver des termes assez forts pour condamner une telle action.

M. BUREAU: Quel parti fait cela?

M. RHODES: La preuve que cette brochure est approuvée par le parti libéral est dans les applaudissements des honorables membres de la gauche, et dans le fait que l'on en expédie par le bureau de poste d'Ottawa des milliers d'exemplaires qui portent le sceau de l'honorable député de Russell, un membre du conseil privé du Canada et un ancien membre du Gouvernement précédent.

(Bruit divers.)

M. RHODES: Ce peut être une simple coïncidence, mais il n'en est pas moins vrai que l'honorable député de Russell (M. Murphy) est le voisin de pupitre de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), qui est indiqué comme l'un des visiteurs au quartier-général du parti libéral dans l'édifice Central Chambers, rue Sparks.

Un autre fait significatif est que les seuls trois députés dont les noms ont été publiés à propos de la circulation de ce document sont deux membres de l'ancien Gouvernement libéral—un représentant l'extrême ouest et l'autre représentant un comté d'Ontario—et un simple membre de cette Chambre, l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) représentant l'extrême Est; et la seule raison que je puisse voir qui les a empêchés de ne pas avoir un ex-ministre dans l'extrême Est, c'est que les électeurs de la Nouvelle-Ecosse ont eu le bon esprit de n'en pas renvoyer à Ottawa le 21 septembre dernier.

Le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) s'est glorifié plus d'une fois d'avoir une mission, celle de faire l'union des races et des croyances dans notre pays, et ceux qui siègent derrière lui ont souvent prétendu la même chose et exonère l'honorable chef de l'opposition de toute participation personnelle à cette affaire; mais il doit, comme chef de son parti, en accepter la responsabilité, lorsque ses partisans et des ex-ministres de son cabinet font eux-mêmes circuler la brochure dont j'ai donné lecture. Les principes dont il s'est fait gloire sont donc une simple moquerie, puisqu'immédiatement après les élections, lorsque l'on pourrait espérer que les partis feront la paix, nous voyons ces messieurs semer des germes de discorde et faire appel aux préjugés de race et de religion. On pourrait s'étonner qu'en bonne tactique on distribue un document de ce genre si vite après les élections. Je crois que la raison en est bien claire. Les élections provinciales devront avoir lieu prochainement dans Québec, et des amis du gouvernement de Québec qui sont ici à Ottawa sont disposés à aider leurs confrères de cette province; et bien que je n'aie aucun doute que cette brochure est distribuée par toute la province de Québec, on en attend un effet tout spécial dans le comté de Chambly-Verchères, qui, avant le 21 septembre était considéré comme comté libéral sûr.

J'ai beaucoup admiré le magnifique tableau tracé par le chef de l'opposition dans son discours sur le bill des frontières du Manitoba, il y a quelques jours, discours dans lequel il nous peignait les vagues qui s'apaisaient après la tempête. C'était un magnifique tableau, en paroles, et bien que le sujet fût purement politique il avait le ton de la réalité. Mais je suis bien certain que si ce tableau a été peint d'après la vie réelle d'une province du Canada, cette province n'est pas la province de Québec,

M. RHODES.

car les honorables membres de la gauche ne donnent pas aux vagues politiques le temps de s'y calmer. Ils y soufflent constamment le vent des passions par leurs appels aux préjugés de race et de religion, un fait que je déplore grandement. J'ai saisi la Chambre de cette question parce que, jeune Canadien comme je le suis, j'ai une foi indomptable dans l'avenir de ce pays, et je désire que l'on donne à l'opinion publique une direction plus élevée que celle que l'on veut lui donner dans le document dont j'ai donné lecture à cette Chambre.

Je crois que les ministres de l'ancien Gouvernement devraient diriger l'opinion publique dans ce pays et devraient s'adresser à la raison et à l'intelligence des électeurs plutôt qu'à faire des appels destinés simplement à soulever les passions et les préjugés. Je crois n'avoir fait que mon devoir en soumettant brièvement cette question à la Chambre.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE SERVICE TRANSATLANTIQUE.

M. D. D. MCKENZIE (Cap-Breton-Nord): La question qui occupe l'attention de la Chambre est d'une telle importance pour les Provinces maritimes et les ports de mer du Canada, que je crois de mon devoir de dire quelques mots. Je suis surpris que l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) ait jugé à propos de provoquer la discorde dans ce débat en lisant un document comme celui qu'il a lu. Je regrette particulièrement qu'il ait agi ainsi précisément au moment où, quelle que soit l'acrimonie que nous ayons pu mettre dans nos débats pendant cette session longue et ardue, nous sommes arrivés, dis-je, à l'heure où il faut travailler. Je regrette donc que l'honorable député vienne à cette période de la session jeter ce brandon de discorde dans l'arène. Je crois que s'il parcourt les débats de la session il verra que son parti est aussi coupable que le nôtre sous ce rapport.

J'ai été surpris et affecté péniblement lorsque j'ai entendu, il y a quelques instants, l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) (Victoria) (Ont.) dire qu'il remerciait le Seigneur de l'attitude prise par les torys dans l'élection de Drummond-Arthabaska. On a fait appel aux plus basses passions du peuple dans cette élection, et les amis de l'honorable ministre (M. Hughes) ont répandu les histoires les plus horribles et les plus invraisemblables. On aurait donc cru que si un ministre de la couronne avait un mot à dire sur le sujet, il aurait dit ce mot pour demander au peuple non pas de réveiller les morts, de se rappeler que nous avons une patrie commune et un but commun, et bien que nous soyons divisés en deux grands partis, combattant ferme chacun pour ses opinions, que même alors la lutte pourrait être faite en vue du bien général du pays et sans faire appel aux

passions basses et aux préjugés. Voilà ce que dirait un homme d'Etat, et ce que nous aurions aussi le droit d'attendre de la part de celui qui est à la tête du ministère de la Milice et de la Défense du Canada. Au contraire, lorsqu'on lui expose les faits, ce ministre dit: Ils se sont servis de ces moyens, ils ont fait ces appels, et j'en remercie Dieu.

M. HUGHES (Victoria) (Ont.): Je proteste. J'ai dit: "S'ils ont"—les honorables membres de la gauche n'ont reçu que la monnaie de leur pièce.

M. McKENZIE: L'honorable ministre de la Milice, ainsi qu'il pourra le voir dans le hansard a dit: "Ils ont bien fait d'en avoir agi ainsi." Et voici maintenant qu'un de ses partisans nous fait un sermon sur la moralité politique. Je me contenterai de lui répondre qu'il ferait mieux de prêcher ses propres amis. Lorsqu'il les aura amenés à se repentir, lorsque le ministre de la Milice répudiera des tactiques comme celles dont j'ai parlé, il sera temps alors pour lui de prêcher l'évangile de la sincérité et de la moralité politique à ce côté-ci de la Chambre.

Tout cela cependant n'a pas de rapport avec la question que je crois de mon devoir de soumettre à la Chambre aujourd'hui. Il y a quelques semaines j'ai inscrit sur le "Feuilleton" une demande ayant pour but de ressusciter une vieille question, celle de l'expédition pendant les mois d'été des courriers par un port des Provinces maritimes. Vous vous rappellerez, monsieur l'Orateur, que durant l'été de 1905, on a fait un essai d'expédition des dépêches par le port de Sydney-Nord. Je regrette que cet essai n'ait pas été poursuivi, jusqu'au point où on le désirait. La question nous fait voir si Montréal, Saint-Jean ou Halifax seront le port d'expédition, est une grosse question. Montréal est aujourd'hui le port d'été, Halifax et Saint-Jean sont les ports d'hiver, car le port de Montréal n'est pas ouvert toute l'année, mais j'admets que cette question en est une que les hommes d'Etat les plus sages trouveront difficile à résoudre. Quoi qu'il puisse arriver, que Montréal continue à être le terminus en été et Halifax le terminus en hiver, cela ne devrait pas empêcher de déposer les courriers destinés aux Provinces maritimes aux ports le plus rapprochés sur le sol canadien. Nous avons dans les Provinces maritimes une population d'un million d'âmes, dont les affaires avec la mère patrie augmentent tous les ans, de sorte qu'il devient de plus en plus impérieux que nos courriers soient livrés à Sydney-Nord ou à Sydney ou à Louisbourg, ce qui nous permettrait d'avoir nos lettres trois ou quatre jours plus tôt que sous ne les avons maintenant qu'elles remontent le Saint-Laurent pour nous être renvoyées par chemin de fer. Je regrette

que le ministre n'ait pu me donner que des renseignements fort maigres en réponse aux questions que j'ai posées il y a quelques jours. Je demandais:

1. Combien de fois les dépêches anglaises ont-elles été débarquées à Sydney-Nord pendant l'été de 1905?

2. Combien d'heures plus tôt les dépêches ont-elles été livrées à Sydney, Halifax, Charlottetown et Saint-Jean quand elles ont été débarquées à Sydney-Nord de préférence à Rimouski?

3. Combien de fois les dépêches anglaises à destination étrangère ont-elles été livrées aux steamers à Sydney-Nord pendant l'été de 1908?

4. Combien de temps pourrait être épargné en livrant les dépêches à destination de la Grande-Bretagne à Sydney-Nord au lieu de Rimouski?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer ses essais en faisant débarquer les dépêches à Sydney-Nord?

6. De combien de milles Sydney-Nord est-il plus rapproché de Liverpool que Montréal, Québec, Halifax ou Saint-Jean?

La brièveté de la réponse est l'indice de la maigreur des renseignements dont dispose le département sur le sujet. Voici la réponse:

M. PELLETIER:

1. Une fois.

2. Halifax, Charlottetown et Saint-Jean étant plus près de Sydney que Rimouski, il y a une différence de quinze à seize heures.

3. Aucune dépêches à destination étrangère n'ont été livrées aux steamers à Sydney-Nord pendant l'été de 1905.

4. Cela dépend entièrement des circonstances.

5. L'essai fait en 1905 nous donne tous les renseignements nécessaires.

6. Le département n'a pas de renseignements plus précis que la connaissance générale que chacun peut acquérir en consultant la carte.

Ici encore, le département laisse voir combien il est peu renseigné sur le sujet, car, dans une circonstance au moins le courrier de l'Ouest est arrivé par le Pacifique-Canadien dans le cours de l'été de 1905, en retard de quelques heures à Montréal, et comme le paquebot avait déjà quitté Montréal lors de l'arrivée du courrier de l'Ouest, le Pacifique-Canadien toujours portant ce courrier, se rendit directement à Sydney-Nord, sur la voie de l'Intercolonial, je pense par permission spéciale, et livra ce courrier à Sydney-Nord. Un marconigramme fut envoyé au paquebot demandant qu'il y fit escale, et de cette manière, le courrier qui était arrivé à Montréal trop en retard pour y prendre le paquebot, fut expédié en Grande-Bretagne par ce même paquebot à son passage à Sydney-nord. C'est là un fait très important et qu'il ne faut pas perdre de vue dans l'examen de cette question. Le 18 juillet 1905, je pris la parole sur le sujet en cette Chambre et je donnai lecture du télégramme suivant que j'avais reçu de

M. Pottinger, alors administrateur du chemin de fer intercolonial.

New-Glasgow (N.-E.), 14 juillet.

Le train spécial porteur du courrier du "Virginian" a quitté Sydney-nord à 10 heures 49 a.m., le 13, et est arrivé à Montréal, distance de 982 milles, y compris la traversée du détroit de Canso, à 8 heures 20 a.m., horaire de l'Est, le 14. Temps pris pour la course, 22 heures et 31 minutes, soit 43 milles 61 de l'heure.

(Signé): D. POTTINGER.

Dans la question posée par moi au département il y a quelques jours, je demandais quelle était la distance entre les divers ports de l'Atlantique et Liverpool, et le département n'a pas paru être en mesure de me fournir ces chiffres. Je vais les consigner ici, pour que le département puisse en tirer parti:

De Québec à Liverpool..	2,663
" Montréal à Liverpool..	2,773
" New-York à Liverpool..	3,105
" Boston à Liverpool..	2,807
" Portland, Me., à Liverpool..	2,789
" Saint-Jean (N.-B.) à Liverpool..	2,700
" Halifax à Liverpool..	2,450
" North-Sydney à Liverpool..	2,100

On voit que le port de Sydney-nord est dans une situation particulièrement favorisée en comparaison des autres. Je tiens à faire observer que dans cette circonstance à laquelle je fais allusion, l'honorable M. Fielding, l'honorable M. Borden, l'honorable Dr Sproule, l'honorable M. Hughes prirent tous la parole, et chacun est à même d'en prendre connaissance dans le compte rendu des débats du 18 juillet 1905. On constatera que chacun de ces messieurs a profité de la circonstance pour prôner l'utilisation de Sydney-nord comme point de partance. Maintenant, je n'ai plus qu'un mot à ajouter.

M. HUGHES (Victoria): C'est parfait.

M. McKENZIE: Le ministre de la Milice a tant d'affaires à régler avec ses propres amis à l'égard d'automobiles et de choses de cette sorte, qu'il n'a pas de temps à consacrer à l'examen d'autres questions. En dépit de ses protestations, je devrai, à mon regret, retenir la Chambre quelque temps encore.

M. HUGHES (Victoria): C'est parfait.

M. McKENZIE: Mon honorable ami (M. Hughes) trouverait à son avantage de me laisser tranquille quand je cherche à faire mon devoir en cette Chambre. Je n'ai plus qu'à citer une expression d'opinion, et elle est tirée d'un journal publié dans la ville d'Halifax, lequel, bien qu'il se soit toujours montré très favorable aux intérêts de cette ville, a trouvé moyen de dire un mot en faveur du débarquement des courriers à Sydney-nord. Cet extrait est du "Chronicle" de Halifax, en date du 15 juillet 1905; il est ainsi conçu:

M. McKENZIE.

Le transport rapide des courriers destinés au "Virginian" par chemin de fer de Sydney-nord à Montréal a amplement démontré la possibilité d'utiliser Sydney-nord comme point d'escale pour le débarquement des dépêches et des passagers venus par les paquebots à destination de Montréal. La traversée de l'océan, comme nous le disions hier, ne s'était pas faite dans des conditions favorables, mais cela n'a guère d'importance au point de vue de l'expérience qui a été faite.

Il s'agissait surtout de prouver que le trajet à partir de Sydney-nord est sensiblement plus court que celui par Rimouski, et à cet égard, l'expérience a donné les résultats des plus concluants. L'expérience fait voir que le courrier anglais débarqué à Sydney-Nord peut être livré à Montréal de douze à treize heures plus tôt que celui transporté par paquebot jusqu'à Rimouski et transmis de là par chemin de fer jusqu'à Montréal.

Le train spécial a fait le trajet de Sydney-nord à Montréal en 22 heures et 38 minutes, soit une vitesse moyenne de 44 milles de l'heure. Le courrier du "Virginian" fut livré à Montréal à 8 heures 30 a.m. hier, trois heures et demi avant que le paquebot à turbine, remontant à toute vitesse le fleuve Saint-Laurent, eut atteint Rimouski où le courrier est déposé d'ordinaire. Si l'on alloue deux heures pour le transbordement du courrier à cet endroit et huit heures pour le trajet par chemin de fer de Rimouski à Montréal, le courrier, expédié via Rimouski serait arrivé à Montréal à peu près quatorze heures plus tard que celui expédié via Sydney-nord.

Il est vrai que le "Virginian" dut faire un certain détour, qu'on peut estimer à 30 milles, en vue de s'orienter sur Sydney-nord, et si l'on alloue deux heures de retard en conséquence, il reste toujours une avance de 12 heures en faveur de l'autre trajet, avance qui, à notre époque d'opérations rapides, suffit pour justifier l'adoption de Sydney-nord comme point permanent d'escale.

Il ressort deux conclusions importantes de cette expérience, savoir que Sydney-nord comme point terminus du courrier assure une avance de douze heures sur Rimouski, et qu'un million de personnes dans les Provinces maritimes ont reçu leur courrier d'Angleterre une journée ou deux plus tôt que s'il avait passé par Rimouski. C'est là, en somme, le résultat le plus important à nos yeux. Les passagers à destination du Cap-Breton sont arrivés chez eux, le jeudi matin, et les passagers et les dépêches à destination d'Halifax ont atteint cette ville à une heure hier matin, tandis que s'il leur avait fallu passer par Rimouski, les passagers à destination d'Halifax n'y seraient pas arrivés avant ce matin, et ceux à destination de Sydney ne seraient pas arrivés chez eux avant minuit.

Nous soutenons donc que, même s'il n'en était pas résulté une avance dans la transmission du courrier à Montréal, le résultat de cette expérience nous donnerait encore raison. Les intérêts d'un million de personnes dans les provinces du littoral de l'Atlantique ne doivent pas être perdus de vue parce que les expéditeurs et armateurs de Montréal demandent que Rimouski reste le port terminus du courrier, et le plus tôt la population insistera pour qu'on lui fasse droit sur ce point, le plus tôt l'itinéraire le plus avantageux

pour tout le Dominion sera-t-il adopté. L'expérience qui vient d'être faite est de nature à donner raison à ceux qui réclament en faveur des ports de la Nouvelle-Ecosse.

Mon seul but est de signaler à l'attention du premier ministre et de ceux de ses collègues qui y sont particulièrement intéressés l'opportunité de mettre la population des Provinces maritimes à même de recevoir son courrier de cette manière plutôt que de l'obliger à attendre que ces courriers aient été transportés par paquebots à Rimouski ou à Montréal, et de là dirigés sur les villes du littoral, comme cela se fait aujourd'hui. Je suis bien convaincu du caractère satisfaisant des résultats fournis par l'expérience en question; mais je me suis toujours rendu compte qu'on n'y mettait pas l'enthousiasme voulu, que, l'essai du nouvel itinéraire ne se faisait pas dans les conditions les plus favorables. Le département déclare maintenant, en réponse à mes questions, qu'il dispose de toute l'influence requise, et dès lors, sachant qu'un million de personnes recevraient leur courrier à peu près deux jours plus tôt s'il était expédié par Sydney-nord, je suis d'avis qu'on ne devrait pas hésiter à le faire. Nous avons maintenant entre Sydney-nord et Port-au-Basque, dans l'île de Terre-Neuve, un service quotidien de paquebots, au lieu d'un service tri-hebdomadaire. Je pense qu'il serait possible de conclure un arrangement grâce auquel les courriers à destination des Provinces maritimes seraient débarqués à Terre-Neuve et transportés de là à Sydney-nord, de sorte que les habitants de ces provinces recevraient leurs correspondances beaucoup plus rapidement que par la voie du Saint-Laurent.

M. HARTT: Monsieur l'Orateur, je sens que je manquerais à mon devoir envers mes commettants si je ne profitais pas de cette circonstance pour rappeler aux membres de la députation et au pays que nous avons dans le comté de Charlotte les conditions les plus favorables pour l'établissement de ports sur le littoral de l'Atlantique. Loin de moi la pensée de nuire à Halifax ou à Saint-Jean; je crois et je reconnais que ces deux ports présentent certains avantages. Déjà ils ont une avance sur nous, la population s'y est agglomérée, l'aménagement y est en voie, et en cela, ils sont dans une situation plus avantageuse que certaines localités du comté de Charlotte. Je n'en ferai pas un secret, en ce qui regarde le transport du courrier, Halifax présente un avantage. Ce port est sur la route des paquebots de Liverpool à destination, soit de Saint-Jean, soit des ports du comté de Charlotte. Mais nous avons à St-Andrews, et le long de la rivière Sainte-Croix, des conditions très favorables pour la navigation, de grandes facilités d'accès, absence de glaces, ports accessibles toute l'année, ensemble de conditions qu'on ne rencontre

nulle part ailleurs aussi avantageuses. Un des désavantages de Saint-Jean, ce sont les travaux de dragage qu'il est nécessaire d'y opérer, tandis que dans les ports dont je parle nous jouissons naturellement d'une grande profondeur d'eau toute à proximité du rivage. Le long de cette rivière sur une distance de 8 ou 9 milles, les conditions sont les plus favorables du monde pour l'établissement de quais. Les transatlantiques pourraient remonter cette rivière sans l'aide de remorqueurs et accoster à ces quais, le rivage suivant une ligne droite. A l'Étang nous avons un port magnifique. Il serait difficile, je pense, de rien trouver de mieux. A proximité de ces ports nous avons celui de Back-Bay. J'ai ici une petite carte indiquant le port de L'Étang, la profondeur d'eau qu'on y trouve ainsi que les chances qu'on y aurait pour l'établissement d'un port. J'ai ici un plan de la rivière Sainte-Croix et du port de St-Andrews, et je serais bien aise, si un honorable député voulait examiner ces plans pour vérifier l'exactitude de ce que je viens de dire.

Pour mes commettants cette question a été de première importance depuis nombre d'années.

Nous avons compté sur le développement du port de Saint-Jean et, bien que je sois heureux de voir que l'on y a dépensé beaucoup d'argent, et avec raison je crois, je ne laisse pas d'espérer que le jour viendra où le peuple de ce pays portera son attention sur les ports de mon propre comté. Étant donné l'immense développement de ce territoire, particulièrement dans l'Ouest, et le trafic qui devra passer sur ces lignes et trouver une issue sur l'Atlantique, je crois qu'il y a place pour tous. Il n'y a donc à mon sens aucune raison de nous quereller à ce sujet. La question est simplement de savoir quel port aura la préférence. Les ports du comté de Charlotte ont toutefois un avantage et, bien que j'aie parlé de la situation avantageuse d'Halifax en ce qui regarde le courrier, il ne faut pas que j'omette de mentionner celle de nos ports du comté de Charlotte pour le trafic. Dès qu'il s'agit en effet du transport des marchandises encombrants, de l'énorme quantité des produits canadiens, la voie de terre est la grande considération. Le trajet étant moins long depuis Montréal jusqu'au port de Charlotte que jusqu'à ceux de Saint-Jean ou d'Halifax, le transport coûtera moins cher, et je crois que cette différence mérite que l'on y ait égard. Je crois que ces ports seront considérés par les compagnies de chemins de fer, par les compagnies de navigation et par le public en général comme méritant notre attention. On a beaucoup parlé dans cette Chambre du développement de l'Ouest, et je dois dire que je favorise absolument tout ce qui tend à assurer la mise en valeur de

ces territoires. J'ai toujours beaucoup admiré l'énergie tenace des députés de l'Ouest pour tout ce qui peut avancer les intérêts de cette contrée. En revanche, j'espère que, le moment venu, ils auront pour nous les mêmes égards que nous aurons eus pour eux, et qu'ils seront prêts à nous aider dans le développement de nos ports comme nous l'avons fait pour accroître leur prospérité. Un des grands problèmes à résoudre aujourd'hui est celui du transport des produits de l'Ouest par des lignes canadiennes qui les amènent à des ports canadiens, pour être de là expédiés sur l'étranger. Il peut y avoir là une question d'amour-propre, mais c'est aussi une question d'affaires, et il existe, je crois, un sentiment très prononcé en faveur de tout ce qui se peut faire pour amener ce résultat. Je crois que cela exige la coopération des citoyens en général. C'est le devoir du Gouvernement de faire faire des études dans chacun de ces ports et de recueillir tous les renseignements possibles, afin de mettre les compagnies de chemin de fer ou de navigation à même de connaître les immenses avantages que nous avons à leur offrir. Cela fait, le jour ne sera pas loin où nous verrons se commencer le développement des ports dont j'ai parlé.

Lorsque le pont de Québec sera construit et que le Transcontinental sera prêt à se charger de sa part de trafic, nous constaterons que le port de Saint-Jean, même après les additions que l'on se propose d'y faire, en a plus que sa capacité, et les chemins de fer chercheront d'autres ports par où écouler l'énorme production du Canada. Le grand danger qui nous menace est celui du trafic se dirigeant vers le sud et gagnant les ports de Portland et de Boston. Il serait, je crois, de l'intérêt du Canada en général, que son trafic suivit des routes canadiennes et gagnât des ports canadiens.

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS.

M. G. F. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du premier ministre sur une déclaration qu'il a faite dans son programme d'Halifax. Je crois que cette déclaration peut être relue avec intérêt par lui-même, par son parti, par les membres de cette Chambre, et par le pays en général. La voici:

On peut juger d'un gouvernement par le choix qu'il fait des hommes à qui il confie des charges publiques comportant une certaine responsabilité. L'administration qui nomme à des emplois publics des personnes malfamées ou malhonnêtes, ou qui retient et favorise des employés sans mérite, ne peut être tenue pour avoir de bonnes intentions.

Or, monsieur l'Orateur, mon très honorable ami a fait les élections de 1908 et de 1909 en s'appuyant sur cette déclaration, et, quand il est arrivé au pouvoir, on a dû

M. HARTT.

s'attendre avec raison qu'il réaliserait certaines des idées qu'il avait énoncées dans l'opposition. Ce n'est cependant pas ce qu'il a fait, j'en ai bien peur. Je désire cet après-midi appeler particulièrement son attention sur le caractère d'un des membres au moins de sa commission d'enquête, et je crois que ces remarques pourraient s'appliquer dans une certaine mesure à au moins deux de ces hommes. Je désire, quand j'aurai fini, que le très honorable premier ministre nous dise si dans son opinion, la règle de conduite dont il s'est recommandé en 1910 et 1911 est bien celle qu'il suit en ce moment. Je parle en particulier de M. Morine, qui occupe le haut poste de président de cette commission, poste qui, plus que tout autre de ceux que le présent Gouvernement a créé depuis le mois d'octobre, donne à celui qui le détient une occasion de faire beaucoup de mal ou beaucoup de bien; une commission, monsieur l'Orateur, qui a dans ses mains, non seulement la réputation, mais en quelque sorte la liberté de tous les fonctionnaires de l'administration, de tous ceux qui, depuis douze ou quinze ans, ont eu à s'occuper de quelque affaire relative à l'administration. Une commission à qui il a été confié des pouvoirs aussi étendus que leur en accorde la loi votée à cette session devrait, je crois, être à l'abri de tous reproches; elle devrait être composée d'hommes contre qui on ne puisse absolument rien alléguer quant à la réputation, l'honnêteté, la droiture et tout ce qui contribue à faire un juge modèle et intègre; car ces hommes occupent non seulement la position de juge, mais aussi celle de procureur et de jurés. Toutes ces fonctions, en effet, ce groupe d'hommes en est investi.

Ce M. Morine est allé à Terre-Neuve vers 1880, et je n'ai pas besoin d'ennuyer la Chambre du récit des hauts et des bas de sa carrière politique, publique et privée pendant plusieurs années. Il était attaché à un journal appelé le "Mercury" à Saint-Jean (Terre-Neuve). Ce journal, pour ses débuts, a soulevé un violent tumulte entre protestants et catholiques. Il était d'abord contre ceux-ci; mais, vers 1890, la roue ayant tourné, il s'est fait, sans la moindre difficulté, le défenseur de l'autre parti. De fait, l'empressement avec lequel cet homme pouvait se porter d'un parti politique à l'autre avait quelque chose de surprenant.

Quoi qu'il en soit, je n'appuierai pas là-dessus pour le moment. Alors que cet homme occupait en 1898 dans la colonie de Terre-Neuve la haute position de ministre des finances et le ministre des douanes, il fut voté une loi à la suite de laquelle un traité fut conclu avec M. R. G. Reid, gros entrepreneur de chemins de fer. Cette convention fut plus tard ratifiée par la législature dont cet homme était un des esprits dirigeants. Par cet arrangement, on dit (et personne, je crois, ne le niera) que la

colonie de Terre-Neuve fut en quelque sorte dépossédée de tout ce qu'elle avait, dans le but, ostensiblement, d'assurer la construction d'un chemin de fer. Il semble que, cinq ou six ans avant cela—en 1893, je crois—le gouvernement de Terre-Neuve ait fait avec M. R. G. Reid un arrangement en vertu duquel ce dernier devait construire un chemin de fer et recevoir du gouvernement une certaine quantité de terres par mille; plus d'un million d'acres en tout, je crois. La colonie elle-même avait dépensé treize millions pour ce réseau et, par cette convention, qu'une loi a ratifiée, la colonie céda à Reid pour cinquante ans la totalité du réseau avec toutes ses installations aux terminus. Il était en outre convenu que ce réseau deviendrait sa propriété quand il aura payé au gouvernement un million. Il était entendu que ce million devait être versé sur-le-champ, vu que l'on avait besoin de cet argent et, à la fin des cinquante années, le chemin de fer serait à Reid. On devait de plus donner à celui-ci 5,000 acres de terre par mille, ce qui, avec ce que Reid avait déjà reçu, devait, à ce que l'on dit, enlever à la colonie la presque totalité de ses terres ayant quelque valeur. On lui a aussi donné le monopole du commerce des houilles, et le gouvernement s'obligea à faire voter une loi établissant un droit d'une piastre par tonne sur le charbon importé.

On lui donna le monopole de tous les services maritimes du littoral, pour lesquels il reçut une subvention de \$100,000 par année. On lui céda moyennant \$325,000 tous les docks du port de Saint-Jean, qui avaient coûté je ne sais combien de fois cette somme. On lui abandonna aussi toutes les lignes de télégraphes, à la réserve d'un bail d'une compagnie de câble, bail qui expirait en 1904; le tout pour la somme de \$125,000. A part cela, il eut d'autres privilèges, qui, mis ensemble, sont estimés avoir valu de 13 à 15 millions.

Il paraît qu'une élection a eu lieu à l'automne de 1897, et le principal article du programme de M. Morine était que dorénavant il ne serait plus fait de convention d'aucune sorte avec Reid et que nulle autre subvention ne serait accordée. Lorsque la législature s'est réunie en 1908, deux mois seulement après l'élection, le discours du trône ne fit aucune mention de ce marché, mais, peu de jours après, ce marché et un projet de loi furent présentés à la chambre. Le gouverneur, sir Herbert Murray, refusa d'abord de ratifier la convention. Des négociations furent entamées entre lui et M. Chamberlain, alors secrétaire d'Etat aux colonies, et M. Chamberlain lui fit savoir que, les ministres étant responsables de leurs actes, il ne voyait pour lui rien autre chose à faire que d'accéder à leur demande et de signer la convention.

M. FOSTER (Toronto-nord): Quel était dans le temps le premier ministre de Terre-Neuve?

M. CARVELL: L'honorable M. Winter, devenu plus tard sir James Winter. Inutile de rechercher plus longtemps si c'était pour Terre-Neuve un marché avantageux. J'ai indiqué aussi brièvement que possible les particularités les plus saillantes de cette convention. Je désirerais cependant vous signaler un passage de la réponse de M. Chamberlain au gouverneur de la colonie. La lettre est datée de Downing-Street le 23 mars 1898. Elle fait partie de la correspondance relative à la vente du chemin de fer du gouvernement de Terre-Neuve correspondance soumise à la chambre des communes en Angleterre par M. Chamberlain en 1898.

C'est un document officiel, et nous pouvons, je crois, légitimement tenir pour vrai tout ce qu'il mentionne.

Dans ce document où il dit au gouverneur qu'au point de vue constitutionnel, il est impossible, à son avis, de refuser de modifier cette convention, il se sert de ce remarquable langage:

J'ai reçu vos dépêches, ainsi qu'il est indiqué en marge, donnant des détails circonstanciés sur les stipulations du contrat et les raisons qui ont porté votre gouvernement à l'appuyer ainsi que les raisons invoquées à l'encontre par le chef et quelques membres de l'opposition.

Je ne veux pas aborder la discussion des détails du contrat ou des divers arguments invoqués pour ou contre; mais je ne saurais m'empêcher d'exprimer ma manière de voir au sujet des graves conséquences qui peuvent résulter d'une mesure aussi insolite.

Ce contrat ainsi que le contrat précédent de 1893 relatifs à la construction du chemin de fer donne en pleine propriété à un seul individu presque toutes les terres domaniales de quelque valeur, avec plein droit à tous les minéraux; tous les chemins de fer lui sont transférés, ainsi que les télégraphes, le service postal, les communications maritimes locales et la propriété du dock de Saint-Jean. De la part d'un gouvernement, pareille abdication de quelques-unes de ses plus importantes fonctions est chose sans parallèle.

La colonie se trouve à jamais dépouillée de toute maîtrise et de tout pouvoir d'influencer son propre développement, ainsi que de tout intérêt direct ou de tout bénéfice direct découlant de ce développement. Elle n'aura même pas la garantie de l'efficacité et du perfectionnement résultant de la concurrence, qui tendrait à atténuer le danger d'abandonner ces services à de simples particuliers.

Ajoutons à cela l'opinion de la "Pall Mall Gazette", de Londres, en date du 26 février 1898 et que voici:

Terre-Neuve n'appartient plus à la reine, ni même à M. Chamberlain. Sir Charles Dilke ne sera plus en lieu de nourrir d'appréhensions au sujet de la morue impériale, et les Français n'auront plus le consentement de lord Salisbury "tout simplement comme

question de forme". Le pays a été livré, corps et âme à M. R. G. Reid, le fils plus célèbre d'un fameux entrepreneur canadien.

J'ai cité l'opinion du très honorable M. Chamberlain, alors secrétaire d'Etat aux colonies et celle d'un des principaux journaux de Londres. Ainsi, il nous est permis de conclure que le contrat même a dû certainement être des plus véreux, en ce qui concerne la colonie de Terre-Neuve.

M. BORDEN: Quelle est la date de la dépêche en question?

M. CARVELL: La communication de M. Chamberlain porte la date du 29 mars 1898. Je vais passer le livre au premier ministre, afin qu'il puisse l'examiner, quand j'aurai donné lecture de quelques autres extraits. Cette dépêche figure page 32 de la première partie du livre, d'après la reliure et le numérotage. Je le répète, le discours du trône ne mentionnait nullement cette convention, faite au mépris des promesses qu'avaient assuré le pouvoir au gouvernement, et dès que la chose eût été livrée à la publicité, il surgit à Terre-Neuve une agitation sans précédent dans les colonies anglaises. Des assemblées publiques eurent lieu dans toute la colonie, le premier meeting de protestation ayant été tenu à Saint-Jean. Ensuite, il y eut des assemblées en divers endroits du pays.

Un mot d'abord au sujet de l'assemblée de Saint-Jean dont le compte rendu figure pages 11 et 12 du deuxième volume de ce document. Je ne citerai qu'un extrait du document. Après avoir relaté les transactions effectuées, dès le début, et donné l'évaluation de la propriété cédée à Reid par le gouvernement ainsi que d'autres détails, le compte rendu dit:

Proposé par Sa Seigneurie l'évêque de Saint-Jean, M. F. Howley, docteur en théologie, appuyé par M. John Browning que nous, indépendants citoyens de Saint-Jean, professant des opinions politiques et religieuses de diverses nuances, réunis en assemblée publique, protestons ici, avec toute la vigueur qui est en nous, contre le contrat injuste et léonin qui, nous en sommes convaincus, serait une source de ruine pour le pays et le mènerait aux portes de la banqueroute, si on en tolérait l'application et nous protestons de toutes nos forces contre l'adoption définitive d'une loi de si vaste importance et de pareilles conséquences.

Il y eut ensuite à Twillingate un meeting où l'on proposa la résolution suivante:

Proposé par le révérend chanoine Temple, docteur en théologie, et appuyé par M. Andrew Austey:

Considérant que nous avons appris qu'il y a eu des assemblées publiques à Saint-Jean et autres centres et que l'on a ainsi fourni aux électeurs l'occasion de protester contre le "contrat de chemin de fer Reid"; et

Considérant que le corps électoral du pays, à notre avis, a le devoir d'exprimer des vues aussi énergiquement que possible en pareille matière,

M. CARVELL.

A titre d'électeurs de ce district, nous désirons déclarer que nous souscrivons entièrement à l'attitude adoptée et aux sentiments exprimés aux assemblées convoquées dans ce but

Vient ensuite une deuxième résolution que voici:

Proposé par le révérend J. H. James, président du district méthodiste, appuyé par M. F. J. R. Stafford, M.D.:

Considérant que les électeurs de Twillingate, district de Twillingate, ont appris avec grande surprise que Son Excellence le Gouverneur général avait été prié de transmettre à la reine en conseil le "bill ou contrat de chemin de fer Reid" pour ratification définitive;

Considérant que le dit contrat, à notre avis, est funeste et contraire aux plus chers intérêts des habitants de cette colonie.

Arrêté: Que nous, les électeurs ici assemblés, protestons contre la ratification dudit contrat de chemin de fer, en attendant que le peuple tout entier ait été en lieu d'exprimer son avis à cet égard aux bureaux de scrutin et il est en outre;

Arrêté: Que nous nous engageons ici à appuyer toute initiative légale que Son Excellence pourrait juger utile d'adopter pour empêcher la sanction d'une loi de telle conséquence, sans précédent et des plus inique; en outre, que copie de ces résolutions soit transmise à Son Excellence sir H. H. Murray, gouverneur, etc.

Ces résolutions nous donnent un aperçu de l'agitation soulevée au sein des populations de Terre-Neuve par cette fort singulière transaction. Il s'échangea force correspondance entre le gouvernement et le secrétaire d'Etat aux colonies; mais celui-ci adhéra à l'avis qu'il avait donné au gouverneur relativement à la signature du contrat. Il lui dit que les ministres portaient la responsabilité de la mesure, et s'il plaisait à la colonie de Terre-Neuve de se mettre en pareille situation, il n'y avait d'autre chose à faire que de sanctionner la loi et par conséquent il refusa de faire apposer le veto de la reine. Plus tard, le gouverneur reçut la lettre suivante:

Association libérale de Terre-Neuve,
Saint-Jean, 31 octobre 1898.

Monsieur,—A l'assemblée de l'association libérale de Terre-Neuve tenue hier soir, j'ai été chargé de communiquer à Votre Excellence le vœu que voici:

Arrêté, que le secrétaire demande à Son Excellence le Gouverneur s'il sait que le ministre des Finances et des Douanes, un des membres de l'exécutif, est, à titre particulier, l'avocat "solicitor" de M. R. G. Reid, entrepreneur, chargé d'importants travaux du Gouvernement.

J'ai l'honneur, etc.,

A. le C. BERTEAU,
Secrétaire honoraire de l'association de
Terre-Neuve.

Le ministre en question ici était M. Morine, le monsieur même qui est aujourd'hui président de la commission des ser-

vices publics. Trois jours plus tard, le 3 novembre, cette lettre fut suivie de la communication suivante:

Hôtel du Gouvernement,
Saint-Jean, Terre-Neuve,
3 novembre 1898.

Monsieur,—Je suis chargé par Son Excellence le Gouverneur de vous transmettre, pour votre édification, copie ci-jointe d'une lettre reçue de M. A. le C. Berteau, secrétaire honoraire de l'association libérale de Terre-Neuve et à cet égard je dois ajouter que Son Excellence le Gouverneur désire savoir s'il est vrai qu'à l'époque où fut négocié et passé le contrat de chemin de fer de 1898 vous étiez l'avocat consultant ou le conseil de M. R. G. Reid et si vous l'êtes encore aujourd'hui.

J'ai, etc.,

J. H. W. SOUTHEY, capitaine,
A.D.C. et secrétaire particulier.

Voici la réponse de M. Morine datée de novembre 1898:

Votre Excellence,—En réponse à votre question de cette date, j'ai l'honneur de dire:

A l'époque où fut négocié et passé le contrat de chemin de fer de 1898, j'étais et je suis encore aujourd'hui l'avocat consultant ou conseil de R. G. Reid, en matière de questions de droit et autres questions qu'il me soumet, mais non pas sur les questions, s'il en existe de telles, surgissant entre lui et la colonie et à titre de membre du conseil exécutif, je ne lui ai pas donné et ne voudrais pas lui donner de conseil sur les questions au sujet desquelles peut surgir quelque conflit d'intérêt entre lui et la colonie.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé): ALFRED B. MORINE.

Remarquons en passant que M. Morine avoue qu'il a été le conseil de M. Reid, mais il prétend que ce n'était que sur les questions ne se rattachant pas au contrat du chemin de fer, et il ajoute qu'il ne voudrait pas lui donner de conseil sur les questions intéressant la colonie. Quant à savoir si cela est conforme à la vérité des faits, c'est là une question sur laquelle je n'ai pas mission ici de me prononcer; mais, à mon sens, la meilleure interprétation de la situation de M. Morine est la lettre que lui adressa le gouverneur, le lendemain même; car la chose est évidente, indépendamment de ce que M. Morine ait pu penser même ou essayé de faire croire à ses amis à cet égard, le gouverneur lui-même n'ajoutait pas foi à sa parole et le révoqua. Voici la lettre:

Hôtel du Gouvernement,
Saint-Jean, Terre-Neuve,
5 novembre 1898.

Monsieur,—Je reçois de Son Excellence le Gouverneur l'ordre de vous informer qu'il a reçu votre lettre du 9 du courant, touchant votre situation actuelle dans le gouvernement, relativement au contrat de chemin de fer.

Son Excellence, à titre de représentant de la couronne dans la colonie, ne saurait donc consentir à ce que vous demeuriez un de ses ministres. Il doit, en conséquence, vous demander d'abandonner aujourd'hui même toutes

les charges que vous exercez sous la couronne, sauf celle de conseil de la reine.

La correspondance sur cette question devra être publiée et copie en sera adressée au ministre des colonies.

J'ai, etc.,

J. W. SOUTHEY, capitaine
A.D.C. et secrét. part.

Il y a ici une longue lettre de M. Morine, par laquelle il remet son portefeuille de ministre des finances et des douanes, se démet aussi de ses autres fonctions—celle de député à l'assemblée législative, sans doute, ne retenait que son titre de conseil de la reine. Je tiens à faire connaître à la Chambre l'opinion du gouverneur sur la conduite de M. Morine et les raisons qui l'ont porté à le révoquer.

On le trouvera dans une lettre du gouverneur Murray à M. Chamberlain en date du 9 novembre 1898, deux ou trois jours après qu'il eût renvoyé M. Morine du ministère. Je ne lirai pas la lettre tout entière, mais mes honorables amis pourront l'avoir s'ils la désirent. Le dernier paragraphe est ainsi conçu:

Le contrat fut conclu dans un temps où M. Morine admet "qu'il était l'avocat de l'entrepreneur dans toutes les questions qui lui seraient soumises par l'entrepreneur, mais non dans les questions, s'il s'en présentait, qui pourraient surgir entre lui et la colonie." Cependant, comme ministre de la couronne et serviteur du public, il joua le rôle principal en faisant adopter le contrat par la législature. Son action en cette matière démontre la nature impossible de la double position qu'il occupait dans le temps, et qu'il semble encore croire qu'il pourrait occuper avec honneur pour lui-même et avantage pour la colonie. Si j'avais accepté son assurance pour l'avenir, je sentais qu'une telle assurance, n'aurait aucune valeur en présence d'un tel fait dans le passé. Je décidai, pour la même raison, qu'il ne serait pas à propos de lui donner le choix du maître à servir à l'avenir.

Je désire savoir, monsieur l'Orateur, s'il y a dans tout l'empire britannique un homme public capable aujourd'hui de porter la tête haute parmi ses concitoyens, qui ait jamais reçu d'une personne occupant une position d'autorité une correction comme celle que M. Morine a reçue dans cette lettre du gouverneur de Terre-Neuve au secrétaire d'Etat des colonies à Londres.

Il est presque impossible de concevoir un homme qui aurait la hardiesse de porter la tête haute, pour ne rien dire du fait de demander d'être mis dans une position de juge sur des milliers d'habitants de ce pays. Suivons un peu plus loin le dossier de cet homme, car la moitié de son histoire n'a pas encore été racontée. Je passerai par-dessus une grande partie de cette correspondance. Les fonctions du gouverneur Murray vinrent à expiration. Moins d'un an après, je crois, il quitta la colonie et fut remplacé par le gouverneur McCallum; et comme le ministère Winter était encore au pou-

voir à Terre-Neuve, et qu'on croyait que Morine lui était de quelque valeur, quand le gouverneur McCallum vint à Saint-Jean, sir James Winter fit rendre à Morine son portefeuille. Nous ne savons pas exactement quelle correspondance fut échangée entre Morine et le gouverneur, parce qu'une grande partie des pourparlers fut faite verbalement, mais nous savons que la lettre suivante fut écrite par Morine au gouverneur :

Excellence,—A propos de votre conversation de ce jour, je désire dire que si je suis nommé au conseil exécutif, je mettrai fin à mes relations professionnelles avec G. R. Reid, et qu'à l'avenir je n'agirai plus professionnellement pour lui ou en son nom, sans votre approbation. Je suis ajouter que je partage absolument votre opinion que je ferais sagement, dans les circonstances, d'éviter même l'apparencé de relations trop intimes avec M. Reid, et, à cette fin, de renoncer pour quelque temps même à mes droits stricts. Je n'ai aucun doute que je serai capable de vous convaincre, par ma conduite, de ma bonne foi en cette affaire.

Respectueusement,
ALFRED B. MORINE.

Saint-Jean, le 12 avril 1899.

Sur cette garantie de bonne conduite à l'avenir, Morine fut repris dans le gouvernement de Terre-Neuve et y resta quatre ou cinq mois. Sir James Winter était allé en Angleterre pour affaires. Dans l'intervalle, Morine avait mal administré les affaires au point qu'à son retour dans la colonie, sir James Winter se rendit auprès du gouverneur et le pria de demander sa démission à Morine, ce qui fut fait, et celui-ci fut forcé, sur l'invitation du gouverneur McCallum, de démissionner une seconde fois. Il fut ainsi réduit de nouveau à la position de simple particulier, excepté qu'il conserva son siège à la législature. Ce fut peu de temps après qu'eut lieu une élection générale, et cet homme, ayant été renvoyé une fois de sa charge et ayant été forcé de démissionner une seconde fois, eut la hardiesse de s'unir à Reid et de se porter candidat à l'élection comme chef d'un parti dans le but de revenir à la législature. Mais qu'il soit dit à l'honneur de Terre-Neuve que, bien qu'il ait été élu, trois seulement de ses partisans furent élus et le parti cessa presque d'exister. A la session suivante fut adoptée une loi par laquelle cette infâme transaction de chemin de fer fut en partie palliée. Les dépêches télégraphiques furent remises à la colonie, et Reid s'engagea, au bout de cinquante ans à remettre le chemin de fer à la colonie contre remboursement de \$1,000,000 et certaines réclamations de particuliers pour des terrains qu'il s'était appropriés furent admises, et les terrains retournèrent à ces particuliers, la colonie payant à Reid une petite somme d'argent. Quelques-uns des pires caractères de cette transaction furent ainsi palliés; mais même avec cela, cette opération continue et continuera pen-

M. CARVELL.

dant encore cinquante ans d'être un terrible fardeau pour la population de Terre-Neuve.

Ayant, je crois—que je puis le dire avec vérité, trahi la colonie pour l'avantage de son client, il se dispose à trahir celui-ci pour son propre avantage personnel, et nous constatons qu'au bout de trois ou quatre ans est arrivée la chose qui devait inévitablement arriver.

Il n'y a pas deux hommes qui puissent travailler ensemble à une chose qui est mauvaise dès le début, et qui continue d'être mauvaise, sans qu'au moins le principal coupable dans cette opération soit découvert et que le châtement qu'il mérite lui soit appliqué.

Au bout de peu de temps Morine et Reid se brouillèrent et nous assistons alors à quelques incidents très remarquables. Il appert qu'en 1898, alors que Reid essayait de s'emparer de tout Terre-Neuve, l'idée vint à son esprit brillant—et il avait réellement un esprit brillant—et je dois dire ici que je ne dis pas de mal de Reid. Il était entrepreneur, à la recherche de tout ce qu'il pouvait entreprendre; et s'il y a du mal à dire de quelqu'un, il doit être dit du fonctionnaire qui avait fait serment de protéger les intérêts de la colonie. C'est lui l'homme sur qui le blâme doit retomber.

Mais ils se brouillèrent. Comme je l'ai dit, ils crurent utile d'avoir un journal. Reid avança \$3,500 pour acheter un journal; mais, comme il ne voulait pas paraître dans cette affaire, le journal, sur son ordre, fut mis entre les mains de ses représentants, et une hypothèque au montant de \$3,500 fut faite en faveur de A. B. Morine, avec l'entente entre Morine et Reid que Reid était propriétaire du journal, mais qu'il devait demeurer nominalement la propriété de Morine. Quand ils se brouillèrent, Morine refusa de rendre des comptes ou de remettre la propriété, prétendant qu'elle était sienne. Reid le cita devant les tribunaux; le procès commença en 1905 et finit en 1906. Si nos amis de la droite désirent connaître toute l'opération, ils n'ont qu'à consulter les rapports de Terre-Neuve de 1905-1906, ou les journaux de cette époque, où ils la trouveront exposée en entier. Je les renverrai particulièrement au "Telegram" du 1er mars 1906 et du 16 mars 1906, où ils trouveront un dossier complet de l'affaire et le jugement du tribunal.

Et le jugement du tribunal fut que Morine détenait la propriété en qualité de fondé de pouvoirs, en qualité de fidéi-commissaire, et il reçut ordre de remettre la propriété à Reid. Un arrangement quelconque fut effectué et Morine rendit la propriété. Maintenant, il fut révélé à ce procès—et c'est là un point sur lequel j'invite mon très honorable ami (M. Borden) à porter le meilleur de son attention, car sans ce procès, on n'aurait probablement jamais su ce que comportait cette opération entre Mo-

rine et Reid au sujet de la propriété de la colonie de Terre-Neuve—il fut révélé dans ce procès que quelque temps avant l'infâme opération de chemin de fer de 1898, Morine devint l'avocat de Reid à toutes fins, au salaire de \$5,000 par année, et alors, dans le temps où cette opération fut approuvée par la législature par ses efforts de Morine, celui-ci avait ainsi ses services retenus et son salaire de \$5,000 payé par Reid. Et ce qui est pis encore, d'après le rapport, il touchait ses honoraires au moment où il promettait au gouverneur McCallum de n'avoir rien à faire avec Reid tant qu'il occuperait le poste de ministre des finances. Il retira ses honoraires jusqu'en l'année 1899, alors qu'une nouvelle convention fut conclue entre lui et Reid, qui a subsisté jusqu'au 1er janvier 1912. Et je vais maintenant lire le texte de cette convention à la Chambre:

Articles d'une convention passée ce 14e jour de novembre 1899, entre A. B. Morine, C.R., et Robert G. Reid, entrepreneur de chemins de fer, tous deux de Saint-Jean dans l'île de Terre-Neuve.

Ledit Alfred B. Morine s'engage a) à démissionner des charges et positions publiques actuellement occupées par lui, excepté son siège à la Chambre d'assemblée; b) à dissoudre la société d'avocats Morine et Gibbs; c) à abandonner la pratique générale de la profession d'avocat, lesdites démissions, dissolution et retraite devant prendre effet avant le 1er janvier 1900; d) à agir en qualité d'avocat et de conseiller légiste général dudit Robert G. Reid pendant une période de douze ans à compter dudit 1er jour de janvier A. D. 1900, . . .

Ceïa nous amène, vous le remarquerez, au 1er janvier dernier:

. . . pendant laquelle période de douze ans les services professionnels dudit Alfred B. Morine seront consacrés exclusivement audit Robert G. Reid ou à telle ou telles autres personnes qu'il pourra être entendu entre les parties aux présentes, et ledit Robert G. Reid s'engage à payer audit Alfred B. Morine le salaire de \$8,000 par année pour les deux premières années, et \$10,000 par année pendant les autres dix années de la durée de cette convention, lesdites sommes payables en versements mensuels et en considération des conditions de cette convention et des susdites démission, dissolution et retraite, il est convenu que l'amende pour la rupture de la convention par ledit Robert G. Reid sera le plein montant du salaire qui serait autrement payable à compter de la date de telle rupture de la convention jusqu'à l'expiration de la période stipulée dans cette convention. Il est de plus convenu que ledit Alfred B. Morine pourra, si besoin est, requérir l'assistance d'un avocat, jugée nécessaire pour son travail et ledit Robert G. Reid convient que ledit Alfred B. Morine aura des bureaux convenables et les services d'un sténographe et d'un claviériste aux frais dudit Robert G. Reid.

Fait sous notre seing et sceau le jour et à la date ci-haut mentionnés.

A. B. MORINE.
R. G. REID.
par H. D. REID.

Cet arrangement resta en vigueur jusqu'à la date du procès, et après que le procès eut été entendu et que Morine eut été trouvé—mais je ne veux pas employer une expressions trop forte; il a été jugé, cependant, que Morine avait détenu la propriété en qualité de fondé de pouvoirs. Un nouvel arrangement fut fait entre Morine et Reid, par lequel Morine fut chassé de la colonie et quitta Terre-Neuve. Sa subvention ou sa pension de \$10,000 lui fut tout de même reconnue, et il a retiré ses \$10,000 par année, jusqu'au 1er janvier dernier.

Il prit l'engagement de quitter la colonie de Terre-Neuve et de n'y jamais retourner, tant que durerait ce traité, sauf durant l'été pour y pêcher la truite et même pendant ces voyages, il ne devait jamais mettre les pieds dans la ville de Saint-Jean. En considération d'une somme de \$10,000 par année et la promesse de l'impunité, ce proscrit, ce pensionnaire de celui auquel il avait livré la colonie, vint au Canada, s'insinua dans les cercles politiques et devint président de la commission la plus importante que le Gouvernement actuel ait instituée depuis son avènement au pouvoir au mois d'octobre dernier.

M. EMMERSON: Il a aussi posé sa candidature dans la Nouvelle-Ecosse en 1908.

M. CARVELL: Oui, il était le candidat de l'honorable premier ministre (M. Borden) dans la Nouvelle-Ecosse, en 1908. Il y a même plus, car je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable premier ministre avait été mis au courant de toute cette histoire, trois ou quatre semaines avant l'élection. Il est vrai qu'il déclare que cette correspondance était marquée "confidentielle" et je ne lui demanderai pas d'en divulguer le contenu.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de ne rien ajouter pour faire comprendre la position que cet homme occupe à Terre-Neuve et pour faire connaître celui que l'honorable premier ministre a nommé à cette position importante. Je veux cependant consigner dans les Débats la lettre de Sa Grandeur l'évêque de Terre-Neuve. Je considère que cette seule page en dit plus que tout ce que moi ou d'autres pourrions raconter. Cette lettre est adressée à M. Winton, de Toronto, et est datée du palais épiscopal de Saint-Jean, Terre-Neuve, 11 novembre 1906:"

Quant à Morine, "la pire canaille qui ait jamais franchi le détroit" comme l'appelait son ami d'autrefois, sir James Winter, je croyais que nous en étions débarrassés. Il serait malheureux qu'il pût occuper aucune position publique au Canada; c'est une canaille fieffée et une peste. Je suppose que vous connaissez l'histoire de son expulsion de Terre-Neuve; elle devrait être connue au Canada, pour que le public ne soit pas trompé par lui. Il était, comme vous le savez, l'avocat et le conseil de Reid. Il entreprit pour son client la tâche déshonorante et sale de faire ratifier par la législature l'infâme convention

de chemin de fer de 1898, "un contrat inique" comme disait Chamberlain et qui comportait "une abdication de tous nos droits comme colonie autonome".

Pour cette vilaine action, il obtint d'être nommé l'avocat permanent de Reid, avec un salaire (un pot-de-vin) de \$10,000 par année, pendant dix ans. Cependant, Reid a reçu la récompense de sa conduite malhonnête. Il surprit Morine en flagrant délit de détournement de fonds; il le traduisit devant les tribunaux, il le fit déclarer coupable d'avoir manqué à son devoir professionnel et, armé de cette condamnation, il menaça Morine de lui faire enlever sa toge, s'il ne quittait pas le pays.

Morine partit. C'était la digne fin d'un honteux commencement. Il s'est engagé à ne pas revenir, mais il conserve son salaire, sa pension ou son pot-de-vin—appelez-le comme vous le voulez—de \$10,000 par année que Reid continue à lui payer. Tel est l'homme qui cherche maintenant à entrer dans la vie publique au Canada. Il s'arroge encore le titre d'"honorable" auquel il n'a jamais eu droit et auquel il a encore moins droit que jamais. Il est entré à l'assemblée législative à la tête d'un parti composé de trois membres, lui et deux autres, et s'est arrogé le titre de "L'honorable chef de l'opposition de Sa Majesté". Quelle triste comédie. Mais plutôt au ciel qu'il n'eût rien fait d'autre chose! Il a infligé à Terre-Neuve une blessure que des siècles ne suffiront pas à cicatriser. Je regrette d'avoir consacré tant de temps à ce personnage, mais je tenais à ce que vous sachiez la vérité, elle pourra vous être utile.

Je vous remercie encore une fois, et croyez-moi

Votre tout dévoué,
(Signé): M. F. HOWLEY.

Je signalerai un autre épisode de la carrière de cet homme à Terre-Neuve. C'est lui que mentionne la lettre Greenspond, mais l'acte dont il s'agit est si vilain dans sa conception, il dénote un caractère tellement bas et la demande que comporte cette lettre est si méprisante, qu'il me répugne de salir les colonnes des Débats en en donnant lecture. L'honorable premier ministre pourra en prendre connaissance s'il le désire, elle est de notoriété publique à Terre-Neuve.

Je crois qu'une grande partie de ce qui est dit dans ces lettres était connu au Canada; je sais que l'honorable premier ministre en a été informé il y a deux ans, et tout ce que j'ai rapporté est appuyé sur des documents officiels, à l'exception de la lettre de Sa Grandeur l'évêque de Newfoundland, et si mon honorable ami avait des doutes sur son authenticité, je la tiens à sa disposition.

Quelle confiance le public canadien aura-t-il dans les décisions d'un tribunal présidé par un pareil personnage. Comment l'honorable premier ministre peut-il concilier cette nomination avec la profession de foi publique qu'il faisait à Halifax en 1907. S'il a réellement l'intention d'instituer une

M. CARVELL.

enquête sur les services publics de ce pays, il devrait confier cette tâche à des hommes qui, comme il le disait dans cette circonstance, soit au-dessus de tout reproche, à des hommes dans lesquels le public peut avoir confiance, à des hommes dont le jugement et l'intégrité ne peuvent être soupçonnés.

M. BORDEN (premier ministre): Autrefois, quand mon honorable ami siégeait de ce côté-ci de la Chambre (la droite) il avait l'habitude d'appeler "boueurs" (muck rakers) ceux qui, dans l'intention de protéger le public, voulaient instituer des enquêtes devant le comité des comptes publics ou ailleurs. A cette époque, les membres de la droite protestaient avec indignation contre ceux qui portaient dans cette Chambre des accusations contre des personnes qui n'étaient pas ici, ou étaient incapables de se défendre. Dans le cas présent, la conduite de l'honorable député est pour le moins extraordinaire. On aurait supposé qu'avant de prendre la parole et de porter des accusations contre un homme qui n'est pas membre de cette Chambre, il l'aurait au moins prévenu d'une façon quelconque des accusations qu'il entendait porter, afin que ces accusations fussent réfutées, s'il y avait lieu. Il y avait une autre ligne de conduite courageuse que l'honorable député aurait pu suivre, mais dont il s'est abstenu. Il aurait pu donner un avis à la Chambre, aux députés de la droite ou à moi, et nous aurions mis la personne accusée au courant des accusations portées contre elle. L'honorable député a préféré agir autrement.

M. CARVELL: L'honorable premier ministre reconnaîtra que je l'ai prévenu hier soir, bien qu'il fût un peu tard. Il était entendu que la prorogation n'aurait pas lieu avant mercredi prochain, mais quand j'ai appris que probablement le Parlement serait prorogé samedi soir, je suis allé trouver immédiatement l'honorable premier ministre et je lui ait dit que je soulèverais cette question aujourd'hui.

M. BORDEN: Puisque l'honorable député a fait allusion à cet incident, je dirai ce qui en est. Je suis allé de l'autre côté, pour dire quelques mots à l'honorable député de Renfrew (M. Graham) et c'est alors que mon honorable ami (M. Carvell) me fit connaître son intention de soulever cette question aujourd'hui. Il était alors environ onze heures et demie du soir. Il ne m'a pas fourni le moindre renseignement concernant la nature des accusations; il a même ajouté qu'il ne se souciait guère de se charger de cette besogne, mais qu'il le faisait à la demande de son chef. C'est exactement ce qui s'est passé entre nous.

L'honorable député (M. Carvell) a répété à deux reprises que ces renseignements m'ont été communiqués il y a trois ans.

Cette affirmation est inexacte. Quelqu'un, dont je ne me rappelle pas le nom, m'a adressé une lettre dans laquelle il portait certaines accusations contre M. Morine et affirmait certaines choses sur son compte. J'ai demandé à ce correspondant, qui habite les Etats-Unis, l'autorisation de soumettre ces accusations à M. Morine, pour avoir sa réponse, mais cette permission me fut refusée. J'ai écrit de nouveau pour faire savoir à mon correspondant que s'il ne me permettait pas de communiquer sa lettre confidentielle à la personne accusée, pour être à même de connaître sa réponse, je ne pouvais tenir aucun compte de ses accusations. La lettre laissait entendre que ces mêmes accusations seraient communiquées à sir Wilfrid Laurier et à M. Fielding. Je lui ai répondu qu'il pouvait les communiquer à qui il voudrait et en faire ce qu'il voudrait, mais que, pour ma part, je n'en tiendrais aucun compte, tant que je ne serais pas autorisé à les communiquer à la personne accusée.

L'honorable député nous a longuement entretenu de la politique de Terre-Neuve. Je savais aussi que M. Morine avait été membre d'un gouvernement de cette colonie; je savais aussi que les luttes politiques avaient été très vives et très orageuses chez nos voisins. Mais les parties essentielles des révélations faites ce soir par mon honorable ami et attentatoires à la réputation et à la position de M. Morine, sont absolument nouvelles pour moi.

Je savais que depuis six ou sept ans M. Morine exerce sa profession à Toronto, mais je n'ai jamais entendu dire que pendant ces sept années une seule accusation ou même un soupçon ait effleuré sa réputation. Je n'ai aucune hésitation à reconnaître que les accusations portées ce soir par l'honorable député sous sa responsabilité de membre de cette Chambre, sont excessivement graves. Sur cette question des nominations aux emplois publics, je m'en tiens absolument à mes déclarations antérieures, auxquelles mon honorable ami a fait allusion. Les accusations portées ce soir seront communiquées à M. Morine, pour qu'il ait l'occasion d'y répondre. Quand nous aurons cette réponse, je ferai savoir à la Chambre et au pays quelle conduite le Gouvernement entend tenir.

DISETTE DE RAILS D'ACIER DANS L'OUEST.

M. TURRIFF: Avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une dépêche publiée par le "Citizen" d'Ottawa, samedi dernier. Elle était datée de Winnipeg, 22 mars, et disait que M. McLeod, l'administrateur du Nord-Canadien, était de retour de Toronto et avait déclaré que la construction des chemins de fer dans l'Ouest était considérablement retardée cette année par la rareté de l'acier. Je me permettrai de faire savoir

à l'honorable premier ministre que, l'an dernier, dans la Saskatchewan seulement, les terrassements étaient faits sur une distance de 600 milles et que l'on manquait de rails pour finir la voie; dans ma circonscription, les terrassements sont faits sur une distance de 30 milles, depuis deux ans. L'an dernier l'administrateur du chemin de fer canadien du Pacifique m'avait promis que les rails seraient posés dans le cours de l'année, si la compagnie pouvait s'en procurer; une commande avait été faite l'année précédente, mais que les usines étaient incapables de livrer les rails lourds que la compagnie installe sur sa voie principale, et que, par conséquent, la pose des vieux rails sur les embranchements est retardée.

La compagnie revient encore cette année nous dire qu'elle posera les rails dès qu'elle pourra se les procurer. Si l'on prend toutes les provinces de l'Ouest on constate qu'il y a environ 1,000 milles de ce chemin où l'on pourra poser les rails dont on attend la livraison. Enlever temporairement le droit qu'on impose sur cet article ne serait pas de nature à nuire aux usines canadiennes qui fabriquent cet article, simplement parce qu'elles ont reçu des commandes qu'elles ne pourront exécuter d'ici un an. Qu'on examine l'état de choses qui existe aujourd'hui dans l'Ouest. La population y souffre du manque de communications par chemins de fer et les compagnies de chemins de fer ne peuvent se procurer les rails dont elles ont besoin, même dans le cas des parties de leurs courbes qui sont déjà terminées.

M. COCHRANE: Quelle est la compagnie de chemin de fer qui ne peut se procurer des rails?

M. TURRIFF: M. McLeod, l'administrateur du chemin de fer canadien du Nord, dit que c'est là ce qui retarde la construction de ces parties de voies ferrées.

M. COCHRANE: Cela n'est pas exact.

M. TURRIFF: L'honorable ministre dit que cela n'est pas exact. Pourtant, l'administrateur du chemin de fer canadien du Pacifique dans l'Ouest affirmait l'année dernière précisément ce que je viens d'avancer. Cette année des employés du chemin de fer canadien du Pacifique à Montréal m'informent que la compagnie mettrait ses ouvriers à l'œuvre, si elle pouvait se procurer des rails. Dans la législation de la Saskatchewan, au cours du mois dernier, le gouvernement de cette province a déclaré qu'il y avait 600 milles de terrassement de fait à la Saskatchewan pour lesquels on ne pouvait se procurer de rails. Etant donné l'état de choses qui existe dans l'Ouest, je demande au Gouvernement ce qu'il se propose de faire dans le but de faire disparaître ce malaise. Le gérant d'une compagnie de chemin de fer exprime

l'avis que l'on enlève, pour un laps de temps bien court, une année tout au plus, le droit imposé sur cet article. Cela ne porterait pas préjudice aux industriels canadiens, mais permettrait aux compagnies de chemins de fer de se procurer les rails dont elles ont besoin pour terminer, au cours de cet été, tous leurs travaux de construction, ce qui permettrait aux cultivateurs de l'Ouest de jouir des avantages qu'offre un chemin de fer, avantages dont ils ont si instamment besoin.

MODIFICATIONS AUX PROJETS DE LOI EMANANT DU SENAT.

M. EMMERSON: J'ai fait allusion ce matin à cette demande par laquelle on veut savoir si la législation adoptée par des comités sera soumise à la Chambre telle qu'arrêtée par ces comités et par la Chambre, ou si l'on permettra que des erreurs se glissent dans cette législation de façon à modifier complètement la décision à laquelle le comité en est venu. Je ne suis pas responsable de la législation arrêtée, mais je crois qu'il est de mon devoir de signaler à l'honorable premier ministre et à l'honorable ministre des Chemins de fer un incident particulier qui s'est produit le 26 mars:

M. Blain, du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, présente le treizième rapport dudit comité, ainsi conçu:

Votre comité a examiné les projets de loi ci-après, et décide de vous en faire rapport sans modifications:

Le 1er (bill n° 61) (lettre A2 du Sénat), relatif à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent;

Le 2e (bill n° 172) (lettre P3 du Sénat), relatif à la compagnie du Canal Maritime de Saint-Clair à Erié.

Votre comité a aussi pris connaissance des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (bill n° 49), relatif à la compagnie du terminus central de Montréal; il recommande que la Chambre adopte les modifications contenues au nouvel article 1er et aux dispositions A, B et E qu'on y trouve, mais que les modifications contenues aux dispositions C et D ne soient pas approuvées pour la raison que les dispositions contenues à ces articles sont importantes et ont une portée très étendue, et que, tenant compte de la phase avancée de la session, le comité constate qu'il lui est impossible d'étudier ces dispositions comme il le faudrait le faire.

A la page 768 des Procès-Verbaux, on trouve ce qui suit:

Les modifications apportées par le Sénat aux projets de loi suivants ont été examinées et adoptées en partie dans le cas du projet de loi (bill n° 49) concernant la compagnie du terminus central de Montréal et dans celui du projet de loi (bill n° 99) relatif à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal.

La Chambre a adopté suivant la procédure ordinaire ces deux projets de loi. Il s'agissait simplement de renouveler les statuts constituant civilement ces deux com-

pagnies. On les soumit au Sénat qui les modifie en y apportant certains changements relatifs au droit d'exproprier certaines servitudes contenu dans un projet de loi relatif au chemin de fer canadien du Nord et qu'on lui avait soumis pour qu'il l'approuvât. Le Sénat renvoya à la Chambre le projet de loi ainsi modifié et cette dernière en renvoya l'étude au comité des chemins de fer qui décida, à l'unanimité, qu'il ne pouvait accepter ces modifications. Celui qui remplissait la fonction de président du comité soumit à la Chambre un rapport conforme à cette décision.

Lorsque cette question fut soumise à la Chambre siégeant en comité général, on ne souleva pas d'objection. Je n'ai pas rencontré un seul député qui eût la moindre connaissance que la Chambre, siégeant en comité général, eût décidé d'inscrire à nouveau ces dispositions à ce projet de loi.

Il doit y avoir eu négligence quelque part. Si je ne me trompe, c'est l'honorable ministre des Chemins de fer qui est responsable dans le cas d'un projet de loi de cette nature et il est certain que la procédure suivie en cette Chambre dans le passé était que le président du comité des chemins de fer devait toujours surveiller les discussions auxquelles ces projets de loi pouvaient donner lieu après que le comité eut soumis à la Chambre la conclusion à laquelle il en était arrivé. Voilà ce que l'on n'a pas apparemment fait dans cette circonstance et, bien que cette question ne m'intéresse pas personnellement et que je ne m'en préoccupe qu'en ma seule qualité de membre de cette Chambre chargé de voir à ce que la législation que les comités adoptent subissent toutes les étapes de la procédure, j'ai senti qu'il était de mon devoir de signaler à la Chambre les circonstances qui se rattachent à ce projet de loi. J'ignore si l'honorable ministre des Chemins de fer était présent à cette séance du comité des chemins de fer où l'on a délibéré ce projet de loi, mais je lui rappellerai que le Nord-Canadien a obtenu un statut semblable dans une certaine circonstance.

Le lendemain cette compagnie s'adressait au comité des chemins de fer pour en obtenir des pouvoirs semblables et l'étude de sa requête fut renvoyée à un sous-comité. Ce dernier prit connaissance de la requête. On représentait que ces pouvoirs, ayant été accordés au Nord-Canadien, on pouvait les octroyer également au Pacifique-Canadien.

Il pouvait y avoir une apparence de justice dans la raison invoquée, mais, ignorant les principes d'équité sous ce rapport, le sous-comité a proposé au comité des chemins de fer de ne pas accorder ces privilèges spéciaux, bien qu'on les eut concédés au Nord-Canadien et le comité des chemins de fer se rendit à ces raisons du consentement, m'a-t-on

M. TURRIFF.

dit, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit—et cela à une grande portée quant à la décision à laquelle le comité en est arrivé, qu'il étudierait cette question au cours de la vacance et que si, après cela, il constatait qu'on aurait dû accorder ces pouvoirs au Nord-Canadien il verrait à ce qu'on préparât un projet de loi modifiant le statut relatif aux chemins de fer, de façon à ce que toutes les compagnies jouissent du même privilège. J'ai approuvé absolument la décision à laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer en était arrivé, mais il semble odieux que le Parlement accorde à un petit nombre de compagnies des privilèges qu'il refuse d'octroyer aux autres compagnies de chemins de fer du Canada. Je signale à la Chambre toutes les circonstances qui se rapportent à cette question et, si nous pouvons rappeler le projet de loi, il est de notre devoir de le faire. Je demande instamment à la Chambre d'étudier ces projets de loi, se rendant ainsi, non seulement à l'avis de l'honorable ministre des Chemins de fer, mais à la décision unanime du comité des chemins de fer.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je regrette sincèrement n'avoir pu assister à cette réunion du comité des chemins de fer, ce qui fait que je ne connais aucun détail de cette question. Il semble qu'il existe une erreur quelque part et je demanderai au président du comité des chemins de fer, qui est présent ici, de nous renseigner sur ce point.

M. LENNOX: Malheureusement, je n'ai pas entendu les observations de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson), mais je comprends qu'il se plaint à propos de certains projets de loi que la Chambre a délibérés. J'ai passé la plus grande partie de la matinée à chercher à connaître ce qui était arrivé, et j'en ai agi ainsi parce que je ne connaissais pas personnellement les faits. Toutes les irrégularités dont parle mon honorable ami ont été commises depuis lundi dernier et depuis ce jour-là j'ai dû m'absenter pour affaires professionnelles. J'ai tâché aujourd'hui de recueillir tous les faits qui se rapportent à cette question. Les projets de loi dont on parle sont, si je ne me trompe, ceux qui portent les numéros 49 et 99. Je suis parfaitement convaincu maintenant qu'on a commis, jeudi soir, une erreur très sérieuse à propos de ces deux projets de loi. Ces derniers prévoyaient simplement une prolongation de délais lorsqu'ils ont été d'abord soumis à la Chambre et qu'ils ont été rapportés par le comité des chemins de fer qui devait les étudier et qui les a adoptés en la forme que l'on connaît. On les renvoya au Sénat qui proposa cer-

taines modifications et je n'ai besoin de ne référer qu'à deux de ces dernières, parce que ce sont les seules dont il s'agit maintenant. L'une stipulait que les compagnies de chemins de fer devaient examiner les propriétés dans le but d'empêcher qu'on ne les endommageât et dans celui d'aviser au moyen à prendre en vue de l'inspection des immeubles que les compagnies ne se proposaient pas d'acquérir. L'autre se rapportait au droit d'exproprier les immeubles soumis à une servitude. Lorsque ces projets de loi furent envoyés au Sénat pour que ce dernier les étudiat, le Sénat savait que dans le cas du projet de loi relatif au tunnel de Montréal—ce n'est pas exactement le titre que porte ce projet de loi, mais c'est bien la description qu'on en peut faire—le comité des chemins de fer a accordé ces deux privilèges que le comité du Sénat a inscrits à ces projets de loi.

Deux ou trois jours plus tard, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien présentait un projet de loi qui réclamait, en vérité, le même privilège et qu'on renvoyait à l'étude d'un sous-comité dont mon honorable ami (M. Emmerson) faisait partie—et le comité décida qu'il n'était pas opportun de se rendre à cette demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, bien que cette requête fût plus restreinte que ne l'est celle qu'on trouve à ces projets de loi, puisqu'elle ne s'appliquait qu'aux améliorations à faire dans le cas de la gare de la rue Windsor.

Toutefois, le comité a cru qu'il n'était pas juste d'accorder ce privilège avant d'entendre les parties intéressées et c'est pour cela qu'on donna avis à ces dernières de comparaître devant le comité. J'ignore si elles ont ou non comparu, mais, quoi qu'il en soit, elles avaient reçu cet avis. Le sous-comité décida de se rendre à la demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans cette mesure: il ne permettait pas à la compagnie de pénétrer, afin d'en faire l'inspection, sur les immeubles qu'elle n'avait pas l'intention d'acquérir, mais il accordait à la compagnie le droit d'exproprier une servitude, et cela, simplement dans le cas de la gare de la rue Windsor.

Mais, pour protéger le public, on a stipulé que l'exercice de ce droit serait subordonné aux dispositions législatives établies à l'avenir sur ce point,—c'est l'article 9 de la loi du chemin de fer canadien du Pacifique qui autorise la compagnie à acquérir par voie d'expropriation un droit de servitude—et l'article 11 porte:

L'exercice du pouvoir conféré par l'article 9 de la loi est subordonné à toute loi générale des chemins de fer adoptée à l'avenir relativement à l'expropriation, par les compagnies de chemins de fer de tout droit de servitude, droit de passage ou autres privilèges possédés sur tous terrains quelconques ou

s'y rattachant, ou relativement au pouvoir conféré par l'article 9, et, dans tous les cas où la présente loi pourra être incompatible avec celle-là, cette dernière prévaut.

Ainsi, le comité des chemins de fer a accordé au Pacifique-Canadien un privilège très restreint; nous l'avons rendu temporaire et y avons attaché une mesure de protection en stipulant qu'il serait subordonné à toute disposition législative adoptée à l'avenir sur ce point. Voilà où en étaient les choses lorsque, pour la seconde fois, la Chambre renvoya le bill au comité parlementaire des chemins de fer, et, si je ne me trompe, lundi dernier, lorsqu'il fut soumis au comité parlementaire et discuté par ce comité, ces deux articles ayant donné lieu à une objection furent biffés.

On m'a dit que le promoteur du bill n° 49 m'a adressé une lettre disant qu'il consentait à ce que ces deux articles furent supprimés. Ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai vu cette lettre. En tous cas, ils furent biffés et certains autres furent adoptés. Dans le bill n° 99, les articles de même nature proposés par le Sénat furent rejetés par le comité des chemins de fer, et un autre article que l'on croyait peu important fut adopté; et les bills revinrent ainsi devant la Chambre. Le comité des chemins de fer fit alors rapport à cette Chambre demandant que ces deux amendements dont j'ai parlé fussent rejetés et les autres adoptés. Ce rapport spécial fut présenté à la Chambre mardi dernier, et la discussion s'en fit mardi soir. Pour prévenir toute erreur possible relativement à ces bills, M. Hartney, examinateur des bills d'intérêt privé, y avait joint la note suivante:

Amendements du Sénat rapportés par le comité des chemins de fer, qui propose que le nouvel article 1er et les paragraphes *a*, *b* et *e* soient adoptés, et que les paragraphes *c* et *d* soient rejetés.

Pour les motifs, voir le 13e rapport du comité.

Et de même sur l'autre bill:

Amendements du Sénat rapportés par le comité des chemins de fer qui propose que le paragraphe *d* soit adopté et les paragraphes *a* et *b* soient rejetés. Pour les motifs, voir le 13e rapport du comité.

L'ordre du jour portait:

Bill n° 49, étude des amendements faits par le Sénat (rapporté).

Je ne sais si c'est de là que vient la cause de l'erreur, mais, quoi qu'il en soit, on me dit que cette question est venue devant la Chambre comme "l'étude des amendements du Sénat".

A mon sens, il ne s'agissait point de l'étude des amendements votés au Sénat, mais du rejet de ces amendements par le comité des chemins de fer. J'ai pris la peine d'étudier le cas, et je trouve que ces paragraphes sont marqués comme ayant été biffés sous les initiales de M. Hartney, et

M. LEMIEUX.

que le greffier de la Chambre a marqué les mêmes articles "stet", à conserver, sous les initiales "T. B. F." Ainsi, ces bills ont été adoptés évidemment sans que la Chambre s'en soit rendu clairement compte, de sorte que des dispositions importantes qu'on n'a jamais eu l'intention d'adopter l'ont été en contradiction directe avec le rapport du comité des chemins de fer. Avant de partir, j'avais eu connaissance de ces amendements projetés et j'étais assez disposé, si l'urgence s'en fût fait sentir, à adopter un amendement qui conférerait à ces compagnies un pouvoir à peu près aussi étendu que celui qu'a obtenu le Pacifique-Canadien, avec les mêmes mesures de protection. Mais cela n'a pas été fait, et si nous n'y remédions aujourd'hui, nous nous exposons à ce que d'autres compagnies viennent à la prochaine session nous demander la même chose, et l'on nous fera observer que la clause protectrice s'applique à la compagnie du Pacifique-Canadien mais non à ces compagnies-là. Ayant l'honneur d'être le président du comité des chemins de fer, je me suis efforcé de diriger les affaires de cet important comité de manière à les régler de la meilleure manière possible. Je ne me trouve aucunement à blâmer dans cette circonstance; mais je ne croirais pas avoir rempli tout mon devoir si je ne m'expliquais clairement, sans blâmer qui que ce soit.

Je ne pense point que personne ait eu l'intention de mal faire. Je crois qu'il est du devoir de la Chambre de prendre les mesures nécessaires pour réparer l'erreur commise et un moyen d'y arriver serait peut-être de faire adopter rapidement par la Chambre une loi très courte déclarant que les privilèges spéciaux conférés à ces compagnies de chemins de fer seraient soumis à l'approbation du Gouverneur général en conseil privé, et ces privilèges devraient être subseqüemment l'objet de dispositions législatives de la part du Parlement tel qu'il est prévu par la loi du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. SHARPE (Ontario-nord): Puis-je demander à l'honorable député si ces bills ont reçu la sanction du Gouverneur général? Comme membre du comité des chemins de fer, et bien au courant des faits dont il s'agit, je tiens à ajouter que lorsque ces amendements furent soumis au comité, quelques-uns furent biffés et les bills furent ensuite soumis au comité général et adoptés; bien peu de membres comprirent alors l'importance de ces amendements.

M. LENNOX: On m'informe que ces bills ont été signés par le Gouverneur général, mais qu'ils n'ont point encore reçu la sanction royale et, naturellement, ils ne la recevront qu'à la fin de la session, avec les autres bills.

M. SHARPE (Ontario-nord): Comment va-t-on y remédier?

M. COCHRANE: Le Gouvernement le dira plus tard.

M. L'ORATEUR: C'est une question qui ne peut être discutée sur la proposition de passer aux subsides.

M. AMES: Etant le promoteur de l'un de ces bills, le bill n° 49, permettez-moi de déclarer que quand il fut soumis à cette Chambre c'était tout simplement un bill ayant pour but de prolonger le délai accordé à la Montreal Central Terminal Company. Voilà tout ce que demandaient les promoteurs et tout ce qu'adopta cette Chambre. Cependant, au Sénat, on y fit deux amendements, l'un conférant certains privilèges et l'autre imposant des restrictions. Les privilèges étaient de même nature que ceux qui avaient été conférés au Nord-Canadien, et les restrictions furent imposées à la demande de la ville de Montréal.

Lorsque ces modifications vinrent en discussion à la Chambre, elle supprima les privilèges et maintint les restrictions.

Je ne fais pas partie du comité des chemins de fer, et je n'étais pas très bien au courant de ce qui se passait dans cette Chambre lorsque fut proposée cette résolution erronée; je n'en savais rien et ce n'est qu'après l'adoption du bill que je vis que le rapport du Sénat avait été adopté dans son entier sans tenir compte des amendements du comité. Maintenant, tout ce que je demande, c'est que l'on n'apporte aucun délai à l'expédition du bill, car je tiens beaucoup que l'échéance du temps fixé ne vienne pas suspendre les privilèges existants. J'espère que s'il est nécessaire de prendre des mesures pour ramener le bill devant la Chambre, ce sera avec l'entente que le bill principal au moins maintiendra les avantages actuels. Si l'on ne doit rien faire de plus, j'espère que cela du moins sera pris en considération. Le bill adopté est le bill primitif avec les restrictions, mais sans les avantages. Autant que j'en puis juger, les promoteurs s'en tiendraient volontiers à leur bill primitif, rien de plus, rien de moins. Je ne pense pas qu'ils fussent aussi satisfaits qu'on leur imposât les restrictions sans leur accorder d'avantages additionnels.

M. BARKER: Ce matin, on m'a permis de présenter un bill basé sur une erreur quelque peu analogue, mais d'une nature absolument opposée. Revenant du Sénat, le bill avait été renvoyé au comité permanent des chemins de fer de cette Chambre où plusieurs articles furent biffés, et avec raison; on ne saurait y trouver à redire, car on ne s'était point conformé aux règlements concernant l'avis à donner lorsqu'il s'agit d'une mesure législative de cette nature. Mais, en biffant le texte de l'article 10 adopté au Sénat, le comité biffa plus qu'il

n'avait l'intention de supprimer. Il biffa le paragraphe b de l'article 10 du bill primitif pour lequel on avait donné un avis spécial. C'était tout simplement un article conférant à la compagnie de chemin de fer en question les pouvoirs d'acheter, de vendre et de louer des terrains, et d'y bâtir, d'y entretenir et d'y exploiter des hôtels et des parcs. On avait retranché cela. C'est pourquoi le bill fut présenté de nouveau au Sénat, hier, avec l'article tel qu'il existait dans le bill primitif, et il a été soumis à toutes les formalités d'usage.

Quant à moi, je ne sais rien du bill, si ce n'est que l'honorable sénateur Belcourt m'est venu trouver hier soir et m'a dit qu'il importait, dans l'intérêt des personnes concernées, que cet article fût rétabli. Conséquemment, il me demanda de présenter un bill ce matin, ce que j'ai fait. La Chambre a ordonné que ce bill soit lu une 1re fois, et il revient demain pour la deuxième lecture. Il est assez clair cependant que si l'on remet jusqu'à cette deuxième lecture, ce bill ne passera pas à cette session; je demande donc à la Chambre la permission de proposer la 2e lecture du dit bill.

M. L'ORATEUR: Il y a déjà une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides. Selon les règlements, l'honorable député ne peut pas proposer sa résolution avant que l'on ait réglé la première motion.

LE RAPPORT DE M. HAWKES.

M. OLIVER: J'aimerais à savoir du ministre de l'Intérieur si, avant que la Chambre soit prorogée, il pourra déposer le rapport de M. Hawkes concernant l'immigration. Je pense que mon honorable ami se rappellera qu'il a donné à entendre à la Chambre qu'il en serait ainsi.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Le rapport ne m'est parvenu qu'hier, et j'aimerais à le lire d'abord; je n'en ai pas encore eu le temps.

LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL.

M. LEMIEUX: Je désire en peu de mots signaler à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries un entrefilet paru dans la "Gazette" de Montréal, ce matin, au sujet de la commission du port de Montréal.

Je ne le lirai pas, me bornant à le résumer. Le journal en question déclare que, hier, le ministre a reçu la visite des commissaires du port de Montréal, MM. Stephens, Geoffrion et Ballantyne, et que deux des commissaires, MM. Ballantyne et Geoffrion, ont donné leur démission. Le journal dit que la bisbille au sein de la commission provient de ce que des influences du dehors n'épargnent rien pour faire nommer

une certaine personne en remplacement de l'hon. M. McShane, maître du port, dont le poste sera bientôt vacant, s'il ne l'est pas déjà. On dit que le capitaine Bourassa, son adjoint, désire vivement devenir maître du port, mais que les commissaires exigent un examen demandant certaines aptitudes que le capitaine Bourassa ne possède pas. Celui-ci et moi, nous sommes des amis intimes, mais je dois dire que la question de son avancement ne doit pas nuire aux travaux très importants que la commission fait exécuter. Il est notoire à Montréal, comme à Ottawa, qu'un groupe favorise la nomination de monsieur un tel au poste de maître du port et qu'un autre groupe est en faveur d'un autre candidat.

Je dois féliciter le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir résisté aux sollicitations de ceux qui lui demandaient, lors de son entrée dans le ministère, de révoquer les trois commissaires du port de Montréal, trois des hommes les plus habiles et les plus perspicaces dans les affaires qu'il y ait dans cette ville, et qui sont appuyés, dans l'exercice de leurs fonctions, non seulement par tous les intérêts maritimes et commerciaux de Montréal, mais par tous ceux que la navigation du Saint-Laurent concerne. Ce n'est un secret pour personne qu'il y a actuellement un grave conflit au sujet du choix du maître du port. Les journaux de Montréal ne parlent que de cela et je regrette de dire que le ministre de quelques journaux, parce qu'on suppose qu'il favorise une nationalité au détriment d'une autre.

M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je suis certain que l'honorable député ne m'en croit pas capable.

M. LEMIEUX: J'ai la certitude absolue que le ministre ne mérite pas le reproche qu'on lui a adressé. Je sais qu'il n'intervient pas dans ces mesquines querelles, mais il connaît l'agitation qui existe dans certains milieux à Montréal au sujet du maître du port, et qu'il sait que les commissaires sont cloués au pilori parce qu'ils ne cèdent pas à la pression qu'on exerce sur eux. Je n'ajoute pas foi à la nouvelle de la "Gazette", que deux des commissaires ont démissionné et, de fait, je tiens du ministre lui-même l'assurance que cette nouvelle est fautive.

Nous n'ignorons pas que des politiciens de carrefour, à Montréal, ont exercé une pression pour faire choisir, malgré la détermination des commissaires, quelqu'un qui ne réunit pas les conditions qu'on a exigées. Nous savons également qu'une pression s'exerce sur le ministre de la Marine et des Pêcheries pour qu'il envoie MM. Ballantyne et Geoffrion, commissaires, du port. Je le connais trop bien pour croire qu'il cédera à une pareille pression. Il n'a pas dans son département de fonctionnaires plus dignes de confiance que les trois com-

M. LEMIEUX

missaires du port de Montréal—il n'y en a pas dans les services administratifs.

J'espère sincèrement qu'ils auront leurs coudées franches dans le choix de leurs subalternes. On ne devrait pas tolérer l'ingérence de politiciens de carrefour; les autorités devraient être libres de choisir les personnes en état de servir le public.

Si j'appelle sur ce sujet l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est uniquement parce que nous sommes sur le point de nous séparer et que je n'aurai pas l'occasion de le rencontrer tous les jours pour lui prêter main-forte et renforcer ses positions. J'ai la certitude d'être l'interprète des sentiments de mon collègue de la division Saint-Antoine de Montréal, le représentant des cercles maritimes et commerciaux de Montréal, en disant qu'on ne doit pas gêner les commissaires du port de Montréal dans le choix d'un maître de port.

M. CODERRE: Je crois que l'article qui a paru ce matin dans la "Gazette" repose sur les déclarations que M. Ballantyne a faites il y a quelques jours, lors de son départ d'Ottawa pour Montréal. M. Ballantyne m'a dit qu'il remettrait sa démission, et que M. Geoffrion en ferait autant, si le capitaine Bourassa était nommé maître du port. Je ne sache pas qu'ils aient donné leur démission. Mais cela peut être le fondement de la nouvelle qui a paru ce matin dans la "Gazette". Je suis l'un des politiciens que le représentant de Rouville a signalés à la Chambre.

M. LEMIEUX: J'espère que l'honorable député me pardonnera, si je l'interromps. Franchement, je dois protester contre ses dires. Je ne pensais pas à lui. Je ne le tiens pas pour un politicien de carrefour, mais pour un bon membre de la Chambre.

M. CODERRE: J'accepte la distinction que fait l'honorable député. Cependant il a dit qu'il s'exerce une forte pression sur le ministre. La question du maintien ou du renvoi des commissaires du port de Montréal, je ne conçois pas pourquoi le ce qui me concerne, j'accepte la solution que lui a donnée le Gouvernement; mais quant au remplaçant du maître du port de Montréal, je ne conçois pas pourquoi le capitaine Bourassa n'aurait pas d'avancement.

Je n'ai pas confiance dans les motifs qu'invoquent MM. Geoffrion et Ballantyne qui s'opposent à ce choix. M. Stephens consent, je crois, à accepter le capitaine Bourassa comme remplaçant de M. McShane. Je ne crois pas que, comme on le dit, il faille un capitaine au long cours pour surveiller les affaires du port de Montréal. M. Bourassa y exerce ses fonctions depuis vingt-trois ans. Pendant les deux dernières années de la carrière de M. Howard—prédécesseur de M. Shane—le capitaine Bourassa a vraiment agi comme maître intérimaire du port de Montréal.

M. LEMIEUX: M. McShane a-t-il démissionné?

M. CODERRE: Je n'en sais rien. Je parle de l'expérience du capitaine Bourassa. Personne n'ignore que M. McShane n'avait pas d'expérience lors de sa nomination. Si quelqu'un en doute, il peut dissiper ses doutes en lisant les journaux publiés à Montréal à cette époque-là. Ainsi, il verra dans le "Witness", les propres paroles de M. Préfontaine, qui était alors l'un des commissaires du port et qui avouait que M. McShane n'avait aucune expérience, mais ajoutait que, tout bien considéré, c'était là une nomination politique. Et personne n'ignore qu'en ce temps-là le capitaine a reçu un certificat d'aptitude de la part des principaux intéressés, la fédération des armateurs, par exemple. Ce certificat a été apporté aux commissaires, mais ceux-ci décidèrent de nommer M. McShane, vu qu'il s'agissait d'une nomination politique. Nous savons tous que, depuis le choix de M. McShane, M. Bourassa a été pendant des années le véritable maître du port de Montréal. Je crois que, pendant ses vingt-trois années de service, bien qu'il n'ait jamais été capitaine au long cours, il a pu remplir ses fonctions de manière à satisfaire les commissaires du port qui ne paraissent pas être ses amis mais plutôt ses ennemis réels. Je suis d'avis qu'aujourd'hui, bien qu'il n'ait jamais été capitaine au long cours, il pourrait, s'il était appelé au poste de maître du port, si le Gouvernement trouve un moyen de lui rendre justice, remplir dorénavant les fonctions dont il s'est si bien acquitté dans le passé. Voilà tout ce que j'ai à dire. J'avoue que je me suis rendu auprès du ministre à ce sujet, et je le ferai encore, parce que je suis d'avis que cela est ni plus ni moins qu'une question de justice.

M. RAINVILLE: Je désire ajouter quelques mots à ce qu'a dit mon honorable ami (M. Coderre). Si le capitaine Bourassa, dont parle le représentant de Rouville, désire tant obtenir l'emploi, c'est qu'il en a été injustement privé, lorsque M. McShane a été nommé pour des raisons politiques. Le "Witness" de Montréal, journal libéral et le "Herald" de Montréal, autre organe libéral, ont déclaré en ce temps-là que Montréal serait la risée du pays si les autorités mettaient M. Bourassa de côté pour choisir M. McShane.

Le député de Rouville (M. Lemieux) conseille de ne pas s'ingérer dans les travaux de la présente commission du port, de ne pas lui causer d'embarras, mais de lui laisser ses franchises coupées. Je lui dirai de ne pas s'inquiéter; nous sommes en mesure de faire face aux embarras qui naîtront parmi nous, et même aux querelles que la gauche voudrait susciter dans notre camp. J'espère que cette affaire sera réglée, comme elles

devraient toutes l'être, conformément aux principes de la justice et de l'équité. Et si jamais il a existé un cas où la justice et l'équité ont exigé l'avancement d'un fonctionnaire, c'est le cas de M. Bourassa. Et je l'affirme ici, sur le parquet de la Chambre.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je n'ai qu'un mot à dire de l'affaire en question. Il n'est pas vrai de dire que les commissaires du port de Montréal ont démissionné et je n'ai pas lieu de croire qu'ils nourrissent ce dessein.

Le député de Rouville a parlé du choix du maître du port de Montréal, poste que l'honorable James McShane a occupé depuis neuf ou dix ans, si je ne me trompe. M. McShane est une personne qui est parvenue à un âge avancé et on croit naturellement qu'il ne saurait remplir encore longtemps les importantes fonctions de maître de l'important port de Montréal fonctions qui sont elles-mêmes très importantes.

Cela a amené naturellement la question du successeur de M. McShane, et comme c'est un bon emploi, il y a sans doute, comme pour tous les emplois de ce genre, beaucoup de personnes qui croient avoir les qualités nécessaires pour les remplir, et qui toutes sont disposées à servir leur pays pour le traitement attaché à cet emploi. Je ferai remarquer à la Chambre, cependant, que je ne crois pas que l'on retire aucun bien en s'occupant de cette question maintenant. Les nominations des employés du port de Montréal sont faites par les commissaires du port eux-mêmes, sujettes à l'approbation du Gouverneur en conseil, et voilà où en est la question aujourd'hui. J'abonde dans tout ce qui a été dit par les membres des deux côtés de la Chambre au sujet de la nécessité de nommer une personne qui ait l'habileté, les connaissances et l'expérience nécessaires pour remplir cet emploi important, et je crois que l'on ne nommera comme maître du port de Montréal personne qui ne possédera pas toutes ces qualités.

RETARDS DANS L'EXPEDITION DU GRAIN.

M. OLIVER: Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) sur deux questions. Je regrette qu'il ne soit pas dans le moment à son siège, mais il pourra voir ce que j'ai dit dans le hansom. La première question se rapporte à l'article de la loi des grains concernant la distribution des wagons de chemins de fer. J'ai un exemple que je soumettrai à la Chambre et qui montre que l'on abuse très souvent du privilège actuel. Je tiens à la main une lettre signée par John Goodwin, de Sovereign, Saskatchewan, dans laquelle il dit ceci.

Nous sommes situés sur l'embranchement Moosejaw-Lacombe, du chemin de fer canadien

du Pacifique, et les compagnies d'éleveurs State et Goose-Lake ont construit chacune un éleveur chez nous. La compagnie d'éleveurs de Goose-Lake a acheté 70,000 boisseaux de blé avant que son éleveur fût terminé. Elle a construit un mur et a mis son blé sur la terre. Elle a pris les risques, mais n'a acheté que du blé sec et à 20 cents de moins que le prix courant.

La lettre continue:

Chaque employé d'un éleveur a envoyé une demande sous serment au commissaire des entrepôts pour avoir des wagons, prétendant que leurs wagons de grains étaient exposés à être endommagés. Chacun d'eux obtint trois wagons qu'ils remplirent immédiatement de blé sec pris dans leurs éleveurs, tandis qu'il y a une foule de cultivateurs qui ont des milliers de boisseaux de blé mouillé en dehors des éleveurs, et dans quelques cas reposant sur la terre nue.

L'auteur de cette lettre s'adressa à un résident de Winnipeg pour lui demander dans quelle classe ou catégorie on avait mis ce blé.

On lui apprit que six de ces wagons avaient passé à l'inspection à Winnipeg et qu'on leur avait donné un certificat de bon blé, c'est-à-dire, non endommagé, bien que sur les représentations des propriétaires d'éleveurs ils aient obtenu des wagons avant leur tour en disant qu'ils voulaient charger du blé endommagé. Je mentionne ce fait afin de faire comprendre à l'honorable ministre du Commerce la nécessité d'exercer une surveillance très active à ce sujet. L'autre question sur laquelle je veux appeler l'attention de la Chambre est plus importante encore.

Bien qu'il ne reste guère plus d'un mois avant l'ouverture de la navigation, et bien que le temps qui reste pour porter le blé endommagé aux endroits où on le fait sécher, afin de le sauver de la destruction, soit très court, les rapports montrent que le grain au lieu d'être expédié plus rapidement l'est au contraire avec plus de lenteur. C'est un état de choses graves. Pendant la semaine finissant le 29 février, 5,578 wagons de blé ont été inspectés, ce qui faisait une moyenne de 929 wagons par jour pour la dernière semaine de février. Mais lorsque nous arrivons au mûeu de mars, en commençant au 13, nous trouvons les chiffres suivants: mercredi, 13, 488 wagons; 14 mars, 490; 15 mars, 353; 19 mars, 312; 23 mars, 266; 24 mars, 109, contre une moyenne d'environ 1,000 wagons par jour inspectés durant la dernière semaine de février. Je veux donc faire connaître au ministre cette diminution extraordinaire dans l'expédition du blé à cette saison critique de l'année, et dans ces circonstances sérieuses afin qu'il applique un remède s'il y a possibilité. Je m'adresse à lui avec d'autant plus de confiance qu'il nous a dit que l'on travaillait aussi activement que possible à faire expédier le grain et que l'expédition se faisait régulièrement.

M. OLIVER.

Si l'écrivain de cette lettre dit la vérité, l'expédition ne se fait pas aussi bien qu'on l'avait espéré.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Qui a fourni à l'honorable député le renseignement concernant le nombre de wagons inspectés le 13 mars.

M. OLIVER: Je prends les renseignements pour les 13, 14, 15, 19 mars dans une information publiée dans le "Free Press" de Winnipeg. Les chiffres pour le 23 et le 24 mars m'ont été remis. Mais je n'ai pas devant moi l'exemplaire du journal dans lequel je trouve ces chiffres. Ils me viennent de la même source.

M. ROGERS: Est-ce que ces chiffres comprennent le blé qui part de Fort-William comme le blé qui y arrive?

M. OLIVER: Je le crois.

M. ROGERS: Je ne le crois pas. Je pense que les chiffres de l'honorable député sont inexacts.

M. OLIVER: Ces chiffres sont exacts et un peu alarmants à première vue, bien qu'il puisse y avoir une explication satisfaisante. J'aimerais à entendre l'explication du ministre quand la chose lui conviendra.

L'EST DU CANADA COMME CHAMP D'IMMIGRATION.

M. McCREA: Je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur une question d'une certaine importance.

Les cantons de l'est dans la province de Québec—et ce que je veux dire s'appliquera également aux Provinces maritimes et à l'est du Canada en général—n'obtiennent pas leur part de la publicité faite par le Gouvernement dans les pays étrangers. Cette publicité est en grande partie en faveur de l'Ouest. Nous ne sommes pas jaloux de l'Ouest et ne demandons pas non plus que l'on diminue en aucune façon la publicité qu'on lui fait, mais nous croyons, tout en admettant que l'Ouest mérite l'attention que lui porte le Gouvernement, que les provinces de l'Est en méritent plus qu'on ne leur en donne. L'Ouest offre peut-être plus de chances que l'Est aux jeunes gens forts et robustes qui peuvent endurer des privations et qui veulent devenir riches vite.

Mais les avantages que l'est du Canada offre sont d'un autre genre. A celui qui comprend qu'on ne vit qu'une fois et qui veut que cette vie soit tranquille, je crois que l'est du Canada offre des avantages que l'ouest ne possède pas, et qui attireraient les immigrants chez nous si on les leur faisait connaître. Nous avons des conditions de vie qui n'existent pas dans l'Ouest. Outre la publicité que fait le Gouvernement lui-même, les compagnies de transport, les compagnies de chemins de fer, portent toute leur attention vers l'Ouest, et

il est naturel qu'une compagnie de chemin de fer préfère transporter un immigrant et sa famille dans le Nord-Ouest et jusqu'à Vancouver, plutôt que de le laisser dans les Provinces maritimes ou dans la province de Québec.

Il est tout naturel que les compagnies de transport dirigent toute leur énergie vers l'Ouest, non seulement à cause du profit qu'il y a dans les transports, mais parce que la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien possède de grandes étendues de terre à vendre, et chaque immigrant qu'elle amène dans ce pays a une influence directe ou indirecte sur la valeur des terrains. Conséquemment, cela est bien légitime de la part des compagnies de chemin de fer, mais je crois que le Gouvernement devrait donner une attention spéciale à l'Est afin de contrebalancer cette réclame faite à l'Ouest.

Je ne désire pas être bien long, mais je voudrais que le ministère s'occupât sérieusement de la question et donnât à l'est du Canada la part à laquelle il a droit dans la publicité et l'attention de nos agents d'immigration dans tous les pays où le Gouvernement fait connaître les avantages offerts par le Canada. Il y a un dicton qui dit qu'un mot suffit au sage, et comme le ministre de l'Intérieur a la réputation d'être sage, je m'en tiendrai là et j'espère avoir de bons résultats.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Je sais qu'il y a une croyance très répandue que les provinces de l'est du Canada n'ont pas reçu la même part d'attention en matière d'immigration que les provinces de l'Ouest dans le passé, mais je dirai aussi, pour l'information de mon honorable ami, que nous nous préparons à faire une bonne publicité en faveur des avantages des provinces de l'est du Canada. Les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard ont déjà pris une part active dans la question et ont remis au Gouvernement des rapports sur les avantages offerts par ces différentes provinces, qui ont notre promesse que nous les publierons et les ferons distribuer par nos agents en Europe. Nous serons heureux de faire la même chose pour la province de Québec. J'ai commencé à m'occuper de l'affaire. Comme le gouvernement de Québec ne nous a pas fait savoir qu'il s'intéresserait à la question, je l'ai discutée avec mes collègues dans le cabinet en vue de préparer une étude sur les conditions favorables à l'immigration dans la province de Québec pour que nous puissions la faire distribuer avec nos autres brochures.

MISSIONNAIRES CANADIENS EN CHINE.

M. RHODES: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire faire connaître à la Chambre une déclaration

du gouvernement impérial au sujet de ce que disait dans cette Chambre l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) le 15 janvier dernier concernant les missionnaires Canadiens en Chine. L'honorable député d'Algoma s'exprimait comme suit:

M. BOYCE: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, et dans l'intention de poser une question au ministre de la Marine et des Pêcheries, j'appellerai l'attention sur un article publié en première page du "Herald", de Montréal, de samedi dernier sous le titre captivant "Des missionnaires poursuivis sur 2,500 milles de distance à travers la Chine, et en péril continu". Vingt-cinq missionnaires Canadiens parmi eux sont maltraités et essuient des coups de feu des rebelles et des impérialistes". L'article donne ensuite des détails sur les souffrances endurées par les vingt-cinq Canadiens en Chine qui fuient devant Chung Tu, d'après les avis et les ordres du consul anglais de là-bas. La déclaration sur laquelle je veux spécialement appeler l'attention du ministre est comme suit:

Deux milles en amont de Hawkiang, nous avons atteint le navire de guerre anglais "Widgeon" et nous étions bien contents. "Nous sommes sauvés maintenant" disions-nous. A notre surprise, le capitaine refusa de nous accorder sa protection. Il fit la sourde oreille à tous nos appels, et nous fit descendre le fleuve à travers un pays qui, sur un parcours de centaines de milles, est infesté de maraudeurs et pleins de dangers. Si la canonnière nous avait accompagnés, il est bien improbable qu'on eût tiré sur nous comme on l'a fait.

J'ai l'honneur de signaler ce fait à l'attention de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, et de le prier de vouloir bien faire informer en vue de vérifier l'exactitude de cette nouvelle, et dans le cas où elle serait trouvée véridique, de prendre les mesures requises pour la protection des Canadiens.

La citation du "Herald" a donné lieu à un échange de correspondances, et je désire soumettre la déclaration suivante en réfutation:

Relativement aux déclarations parues dans les journaux et portées à l'attention du Gouvernement, de son siège à la Chambre, par l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), le 15 janvier dernier, au sujet d'un prétendu refus de protection qu'auraient essuyé des missionnaires Canadiens en Chine, de la part du commandant de la canonnière de Sa Majesté "Widgeon", je désire informer la Chambre qu'une dépêche a été reçue, par Son Altesse Royale du secrétaire d'Etat aux colonies, transmettant un rapport sur l'incident par sir John Jordan, ambassadeur de Sa Majesté à Pékin.

Le ministre, qui avait reçu une protestation adressée par le parti des réfugiés au consul de Sa Majesté à Chungking, ainsi que le rapport du consul sur l'incident déclare que les missionnaires, ainsi que les autres réfugiés de Chung Tu, ayant quitté cet endroit sur un certain nombre de jonques, plutôt que sur le vapeur qui avait été envoyé sous la protection du "Widgeon" pour les transporter en

sûreté au delà de Hokiang, essayèrent des coups de feu au passage de ce dernier endroit.

Sir John Jordan considère que leur refus de s'embarquer sur le vapeur dépêché pour cette fin a été sans contredit cause de ce qui est survenu par la suite. Il faut observer qu'un navire naviguant à la vapeur sur un fleuve difficile comme le Yangtze, ne peut régler sa vitesse pour suivre de près une flottille de jonques, et il n'hésite pas à exprimer son avis que les efforts du commandant Brooke dans l'intérêt de ce parti auraient dû lui mériter leur reconnaissance, plutôt que leur blâme; il ajoute qu'il ne peut cacher son regret de ce qu'une aussi grave accusation que celle d'avoir manqué à son devoir et d'avoir permis qu'on insultât le drapeau anglais, ait été, sous un prétexte aussi futile, lancé contre un officier de la marine royale.

J'ai pensé qu'il n'était que juste de consigner dans le compte rendu des débats cette réfutation de l'information publiée par le "Herald", de Montréal et autres journaux.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Administration de la justice, frais divers, \$10,000.

M. LEMIEUX: De quoi s'agit-il?

M. DOHERTY (ministre de la Justice): C'est le crédit ordinaire. Il couvre les frais d'administration de la justice dans les territoires du Nord-Ouest tels qu'ils sont actuellement constitués, ainsi que dans le territoire non organisé; les frais généraux imposés par les affaires en extradition ou relatives aux criminels en rupture de ban, qui nous viennent d'autres parties de l'empire ou s'y réfugient; travaux d'écriture et de traduction relatifs à des recours en grâce, et, enfin, frais éventuels de peu d'importance.

Territoires du Nord-Ouest, \$6,000.

M. OLIVER: Où ces magistrats exercent-ils leurs fonctions?

M. DOHERTY: Je ne saurais l'indiquer avec précision; il est bien probable que l'annexion de parties de territoires aux provinces va nécessiter une modification de ce service. Je pourrai fournir les renseignements exacts, si l'honorable député le désire.

M. OLIVER: Se trouve-t-il deux magistrats recevant un traitement à l'heure qu'il est dans le Nord-Ouest?

M. DOHERTY: Le crédit est exactement le même que l'année dernière, et sans doute les magistrats qui s'y trouvaient alors vont être maintenus jusqu'à ce que quelque arrangement ait été conclu par la province du Manitoba.

J'obtiendrai les informations requises pour le bénéfice de l'honorable député.

M. BOYCE.

M. OLIVER: Je croyais que le seul magistrat dans le territoire était le magistrat fixé au Pas, et sous l'empire de la loi des frontières du Manitoba, ce pays relèvera à l'avenir du gouvernement de cette province.

M. DOHERTY: Un remaniement sera nécessaire; peut-être y aura-t-il lieu de nommer de nouveaux juges dans la province du Manitoba. Et pourtant, je ne saurais l'assurer.

Pénitencier de Dorchester, \$43,516.

M. EMMERSON: Je crois qu'on a congédié dernièrement deux employés du pénitencier de Dorchester.

M. DOHERTY: En effet, et cela en raison de ce que leur mauvais état de santé les rendait incapables de remplir convenablement leurs devoirs. Je n'ai pas jugé prudent dans les circonstances de les maintenir à leur poste.

M. EMMERSON: Sans doute, étant donnée la nature de leur emploi, il importe que ces employés soient en bon état de santé; mais au point de vue de leurs familles c'est bien pénible. Il est bien regrettable qu'on n'ait pu continuer à leur donner de l'emploi.

M. DOHERTY: Dans les deux cas, ces employés ont eu le bénéfice de la gratification accordée d'ordinaire.

Frais de justice, \$15,000.

M. EMMERSON: Qu'est-ce à dire?

M. DOHERTY: C'est un crédit que nous demandons chaque année pour parer aux frais de justice.

M. LEMIEUX: Se propose-t-on de charger des avocats du dehors d'occuper dans les affaires du Gouvernement? Naguère l'avocat général représentait Sa Majesté dans nombre d'affaires portées devant les tribunaux, et peut-être le ministre de la Justice nous dira-t-il pourquoi on s'est abstenu de nommer un avocat général. Ne pense-t-il pas que de lourds frais seraient épargnés si nous avions un avocat général pour s'occuper de ces causes?

M. DOHERTY: Les services d'un avocat général peuvent avoir une grande utilité; mais, à mon avis, même si nous avions un avocat général, nous ne pourrions nous dispenser entièrement, ou même dans une mesure bien appréciable, de recourir aux services d'avocats du dehors. Que l'honorable député se rende bien compte qu'il se soulève des affaires dans toutes les diverses provinces, et en conformité des règles régissant la procédure de ces tribunaux, il est nécessaire de recourir aux services de quelque personne de la localité. Au surplus beaucoup de ces causes sont instruites simultanément, et si l'avocat général n'était pas plus favorisé que mon distingué compatriote qui as-

surait que, pour se trouver en plusieurs endroits au même moment, il lui faudrait être un oiseau, sa coopération ne dispenserait pas le Gouvernement de recourir aux services d'avocats du dehors.

M. LEMIEUX: Le ministre ne pourrait-il pas mettre la Chambre un peu plus dans ses confidences et nous dire, en sa qualité de ministre de la Justice, à quelle date le Gouvernement se propose d'effectuer cette nomination? En dehors du ministère, dans les rangs des simples députés, il se trouve ici des avocats qui brillent absolument par leur connaissance du droit, non seulement parmi les représentants de la province d'Ontario et de celle de Québec, mais parmi ceux de Provinces maritimes. J'observe même qu'une province n'a pas de représentant dans le cabinet. N'est-il pas temps qu'un avocat général soit choisi entre les membres qui représentent cette province? L'honorable ministre pourrait nous dire si, oui ou non, le département a souffert de l'absence d'un avocat général, s'il ne pense pas qu'une telle charge ait sa raison d'être, ou si, au contraire, le Gouvernement se propose d'économiser ses appointements et d'abolir la charge? Je dirai à l'honorable ministre que de mon temps c'était une charge très importante, et je ne vois pas pourquoi le nouveau gouvernement ferait si peu de cas des fonctions importantes de l'avocat général au point de ne pas nommer un nouveau titulaire.

M. DOHERTY: Je ne suis pas très sûr de pouvoir indiquer à l'honorable député une date très certaine pour la nomination d'un avocat général. L'honorable député lui-même nous a fourni une explication suffisante du retard qui s'est produit. Il a signalé le grand nombre de membres très compétents de ce côté-ci de la Chambre qui pourraient être nommés à cette charge. Je suis entièrement d'accord avec lui sur ce point; mais il n'est pas toujours exact de dire que l'embarras du choix soit une condition favorable.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UN BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 130), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada.

M. CROTHERS (ministre du Travail): Avant que nous passions à l'examen des articles, je désire faire quelques observations. En premier lieu, je tiens à dire que, de l'aveu de nous tous, un des plus graves problèmes qui s'impose à l'attention du peuple canadien, c'est celui

des transports par chemins de fer et par eau. Nous nous rendons tous compte à quel point le progrès futur du Canada est lié à l'extension et à l'amélioration de notre réseau de diverses voies ferrées, et combien il serait fâcheux d'imposer la moindre charge injustement aux compagnies exploitant ces diverses lignes, ou de faire quoi que ce soit qui gêne cette exploitation, ou qui enrayer l'apport de capitaux applicables au développement de ce réseau des chemins de fer canadiens. D'autre part, il nous faut reconnaître également que les chemins de fer n'existent pas seulement pour le bénéfice de leurs administrateurs et de leurs actionnaires, mais qu'ils existent aussi dans l'intérêt de tout le peuple canadien. Nous avons d'engagés dans l'exploitation des divers chemins de fer du Canada à peu près 120,000 hommes, qui composent une classe aussi intelligente et dévouée qu'aucun autre pays. Ils nous ont fourni la preuve en plus d'une circonstance de leur esprit de devoir. Il nous arrive fréquemment de lire qu'un mécanicien, la main sur la soupape de sa locomotive, a affronté une mort certaine pour sauver la vie à des centaines de personnes occupant les voitures du train remorqué. Nous nous sommes rendu compte que les compagnies de chemins de fer ne doivent pas être mises au régime d'entreprises particulières.

Le peuple de ce pays a contribué dans une très large mesure à la construction des différents chemins de fer du Canada. Ce sont des entreprises quasi publiques et non des entreprises particulières. Nous avons reconnu que nos chemins de fer sont les grandes routes du Canada. Ils importent au développement et à la prospérité du pays dans son ensemble non moins que nos routes ordinaires dans les différentes localités.

Le Parlement contrôle les émissions d'obligations des diverses compagnies de chemin de fer canadiennes; il en détermine le capital. Nous avons une commission des chemins de fer qui décide des prix qui seront demandés aux voyageurs et aux marchandises circulant sur ces voies, et cette commission exerce de cent autres manières un contrôle sur les opérations des compagnies.

C'est là une preuve que nous reconnaissons à ces entreprises, comme je le disais il y a un instant, un caractère non pas privé, mais quasi public. Et la question se présente, monsieur le président, de savoir si, dans l'intérêt du public en général, le moment n'est pas arrivé pour nous d'exercer un contrôle plus étroit sur ces établissements. Nous voyons que ces compagnies qui ont à leur emploi près de 120,000 individus de la catégorie que j'ai décrite il y a un instant, exercent le droit d'engager et de renvoyer ces hommes à leur guise, pendant que ceux-ci n'ont aucun tribunal indépendant auquel s'adresser pour obtenir justice. Il me vient en tête que peut-être serait-

bon de nous demander si le public ne devrait pas donner à ces hommes plus d'attention qu'il ne le fait aujourd'hui. Quand un individu a travaillé de vingt à vingt-cinq ans pour une compagnie de chemin de fer, surtout comme homme d'équipe, il est à un haut degré peut-être, chacun de nous le sait fort bien, impropre à exercer une nouvelle occupation ou un nouvel emploi. Les compagnies ont une limite d'âge. Un homme pourra avoir travaillé pour une compagnie pendant vingt-cinq ou trente ans et, quand il aura atteint cinquante, cinquante-cinq ou soixante ans, il lui sera permis de rester à l'emploi de la compagnie pendant encore plusieurs années, mais, s'il est renvoyé, il lui est à peu près impossible de trouver dans une autre compagnie un emploi pour lequel il ait les aptitudes voulues. Il me semble que nous pourrions fort bien autoriser la commission des chemins de fer à s'enquérir des circonstances du renvoi d'un individu qui dit avoir été injustement congédié.

Il m'a été rapporté tout dernièrement qu'un conducteur sur un de nos chemins de fer avait refusé de laisser passer pour rien un homme qui lui disait être un fonctionnaire de la compagnie. Le conducteur lui répliqua qu'il ne le connaissait point, que rien ne lui indiquait qu'il fût un fonctionnaire et qu'il devait payer ou descendre à la prochaine gare. L'homme paya. Peu après, il fit épier ce conducteur par ce que l'on appelle un indicateur. Quelques semaines plus tard, l'espion faisait savoir à la compagnie que le conducteur l'avait mené d'un point à un autre, qu'il avait payé le prix régulier, mais que ce dernier ne lui avait pas délivré le petit billet qui est la preuve de ce paiement, et, sur la foi du témoignage de cet espion, le conducteur fut chassé, malgré ses dénégations énergiques. Dans la suite, cet espion fut convaincu par douze de ses compatriotes de s'être parjuré, et il fut envoyé en prison pour plusieurs années. Le conducteur alors se présenta à la compagnie et dit: "Ceci est injuste; vous m'avez renvoyé sur le seul témoignage d'un homme qui a été trouvé coupable de parjure, et malgré ce que je vous disais qu'il n'y avait pas la moindre vérité dans sa dénonciation." La compagnie toutefois refusa de le reprendre. C'est là, il me semble, monsieur le président, un cas où l'individu qui en est la victime devrait pouvoir se présenter devant quelque tribunal indépendant afin d'y établir l'injustice qui lui a été faite, et je verrais, monsieur le président, à ce que ce tribunal fût la commission des chemins de fer, investie du pouvoir de rendre une décision dont l'effet serait d'indemniser du tort qui lui a été causé tout individu aussi injustement traité, un jugement qui puisse être mis à exécution par les officiers de justice. Dans l'état actuel des choses, nous n'avons aucun

M. CROTHERS.

moyen légal de faire exécuter une ordonnance rendue, par exemple, par une commission d'enquête. Une compagnie de chemin de fer peut, si elle le juge à propos, s'y conformer ou refuser de le faire.

La députation se souvient que, dans les premiers jours de 1910, trois compagnies de chemins de fer: le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Toronto-Hamilton-Buffalo, ont eu avec leurs employés un différend à propos de salaires.

Un bureau fut constitué. Les employés choisirent pour leur représentant M. O'Donoghue, avocat à Toronto. De leur côté, les compagnies choisirent pour les représenter, M. Wallace Nesbitt, C.R. Comme président, il y avait M. Atkinson du "Star" de Toronto. Les trois affaires furent entendues ensemble. Il fut ensuite rendu une décision dans chaque cas. Les avis furent partagés.

Deux des membres, M. Atkinson et M. O'Donoghue, convinrent en substance d'accorder aux employés dans chaque cas ce qu'ils demandaient. L'honorable M. Nesbitt fit un rapport opposé. Aucune des compagnies, je crois, n'accepta dans sa totalité la décision rendue par le bureau. Peu après, cependant, la compagnie du Pacifique-Canadien fit, sans plus d'embarras, un accord satisfaisant avec ses employés. Il en a été de même de la compagnie du chemin de fer Toronto-Hamilton-Buffalo. De part et d'autre et dans les deux cas, la convention a été observée et, depuis, aucune difficulté n'est survenue. Par contre, le Grand-Tronc refusa de se soumettre à la décision de la majorité des membres du bureau. Il négligea de s'entendre avec ses employés et une grève dont chacun a gardé le souvenir fut déclarée le 18 juillet 1910. Le public en général, et surtout dans la province d'Ontario, eut à souffrir énormément de cette grève, à ce point que le Gouvernement a cru devoir intervenir et tenta d'effectuer un règlement à l'amiable de leur différend. Le 31 juillet 1910, un accord fut conclu entre la compagnie et ses employés. J'ai ici un double de l'original de cette convention et comme il est très court, je vais, avec la permission de la Chambre, en donner lecture:

Montréal, 31 juillet 1911.

Pour le règlement des difficultés existantes:

1. La compagnie reprendra à son service aussitôt que possible les employés autres que ceux qui ont été ou seront trouvés coupables d'acte de violence ou d'incitation au trouble. Il est entendu que l'on n'utilisera ni de contrainte ni d'intimidation à l'égard des nouveaux employés.
2. La compagnie s'engage à appliquer, à partir du 1er mai 1910, le tarif des salaires arrêté le 18 juillet 1910, ce tarif devant être incorporé dans les séries actuellement appliquées sur ce réseau. Il est entendu que ce tarif ne devra dans aucun cas avoir pour effet de réduire celui en vigueur en ce moment.

3. La compagnie donnera le 1er janvier 1912 effet sur le chemin de fer du Grand-Tronc à l'échelle des salaires et aux règlements qui auront pu être adoptés à cette date pour les voies ferrées du Pacifique-Canadien à l'est de Fort-William.

Les trois propositions qui précèdent s'appliqueront également à la compagnie du chemin de fer du Vermont-Central et à la compagnie du chemin de fer de Rutland, la première devant être substituée à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et la deuxième à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique là où le nom de celles-ci est ci-dessus employé explicitement ou implicitement.

Dans le cas du Vermont-Central, par les mots "l'échelle de salaires arrêtés le 18 juillet 1910", il faut entendre l'échelle publiée par la direction de cette compagnie depuis le 1er juillet.

On remarquera que cette convention règle trois points: d'abord, la compagnie devait reprendre à son service, aussitôt que possible les employés qui s'étaient mis en grève, autres que ceux qui auraient été ou seraient trouvés coupables d'acte de violence ou de conduite désordonnée. En deuxième lieu, la compagnie devait, à compter du 1er mai 1910, payer aux employés un certain tarif de salaires et, pour finir, elle devait, à partir du 1er janvier 1912, mettre à l'effet le tarif et les règlements alors en vigueur sur le chemin de fer canadien du Pacifique.

Quelques jours plus tard, il fut entendu que, par les mots: "aussitôt que possible" il faudrait comprendre: "dans les 90 jours." Comme je le disais il y a un instant, sir Frederick Borden et l'honorable M. King, l'un ministre de la Milice et l'autre ministre du Travail, s'étaient rendus à Montréal et ils ont obtenu de la compagnie qu'elle interprétât ainsi les mots "aussitôt que possible", et ils en prévinrent les grévistes. Je n'entends rien reprocher aux anciens ministres, mais les faits sont tels que je les ai indiqués. On a fait croire aux grévistes que le Gouvernement, après être intervenu et avoir réussi à obtenir de la compagnie ces concessions, verrait à ce que l'accord fût exécuté. Apprenant qu'un tel accord avait été conclu, les grévistes ont retourné à l'ouvrage, c'est-à-dire la grande majorité des grévistes. Il fut constaté plus tard que de 200 à 300 employés n'avaient pas été repris, et ils s'en plaignirent. Je crois que le Gouvernement suggéra alors à la direction du Grand-Tronc d'indiquer que qu'un—on me dit que ce fut M. le juge Barron, de Stratford,—qui examinerait chaque cas en particulier et dirait dans son rapport si les employés dont la conduite aurait été examinée avaient droit, aux termes de cette convention, d'être réintégrés. Le gérant de la compagnie du Grand-Tronc écrivit, le 20 décembre, à M. le juge Barron la lettre qui suit:

Montréal, 20 décembre 1910.

Monsieur le juge John Barron,
Stratford (Ont.),

Cher monsieur,—Vous connaissez sans doute plus ou moins les circonstances dans lesquelles s'est produite la récente grève des agents de train du Grand-Tronc et vous savez aussi qu'un certain nombre n'ont pas encore été repris par la compagnie.

On remarquera que, dans sa lettre à M. le juge Barron, le gérant de la compagnie M. Hays se sert du mot "repris", et je demanderai à mes honorables collègues de ne pas oublier ceci, car la chose importe à l'intelligence de certaines allusions que je ferai plus tard.

La compagnie en est venue à la décision qu'on ne pouvait pas lui demander autre chose que de reprendre à son service tous ceux qui ne s'étaient pas rendus coupables d'actes de violence, de conduite turbulente ou d'intimidation. Les administrateurs de cette compagnie sont pleinement disposés à traiter leurs employés avec justice, et votre nom ayant été mentionné, et comprenant que ce choix serait entièrement agréable au Gouvernement, je serais heureux qu'il nous fût possible de faire une enquête personnelle sur les faits qui pourront se présenter, en entendant, pour les accusations portées dans chaque cas, les témoignages des hommes eux-mêmes et de la compagnie, puis ensuite me faire rapport de vos conclusions.

Votre tâche se trouverait grandement facilitée s'il vous était possible de conduire cette enquête aux endroits où la majorité des hommes demeurent, comme Brockville, Toronto, Stratford, Sarnia, Fort-Erié, Niagara, etc., et si vous pouviez, sans trop vous déranger, m'adresser les rapports au fur et à mesure que l'enquête avance, j'en serais aussi très heureux.

Votre dévoué,
C. M. HAYS,
Président.

Son Honneur le juge Barron répondit à cette lettre dès le lendemain, 21 décembre 1910, dans les termes suivants:

Monsieur C. M. Hays,
Président de la compagnie du Grand-Tronc,
Montréal.

Cher monsieur,—Je suis en possession de votre lettre du 20 du courant. D'après cette lettre, et comprenant le désir qui vous anime de ne faire que ce qui est juste dans les circonstances, je ne vois pas que rien puisse m'empêcher d'agir en la manière que vous dites. Il me faudra, cependant, rester absolument libre. Il m'importe peu de savoir quelle méthode on a pu suivre pour ma nomination ou qui en a pris l'initiative; les conclusions auxquelles je pourrai en arriver resteront les mêmes, dans la mesure où la chose me concerne.

Votre tout dévoué,
JOHN A. BARRON.

Le juge Barron commença son enquête aux différents endroits désignés, et ces investigations durèrent plusieurs mois. Il adressa un rapport à la compagnie du Grand-Tronc ou à son gérant, M. Hays, rap-

port dont je n'ai jamais pu prendre communication. On se rappellera que des efforts furent mis en œuvre à diverses reprises, après que le juge eût terminé son enquête, pour engager la compagnie à reprendre les hommes qu'elle avait refusé de reprendre, et dont le juge Barron avait recommandé la réintégration. On se rappellera aussi qu'en août dernier, le juge alla à Montréal pour demander à la compagnie de reprendre le reste des hommes qui n'avaient pas été repris. J'ai ici le rapport original écrit de sa propre main, et qui porte ces mots:

Noms des hommes dont la réintégration est recommandée.

A ces différents endroits. On voit là qu'il recommanda de reprendre 138 hommes, qui ne s'étaient rendus coupables d'aucune violation de la loi et qui n'avaient commis aucun acte d'intimidation. Ce rapport est daté du 18 août 1911. Quand j'entrâi en fonctions comme ministre du Travail, j'écrivis à M. Hays et lui demandai copie du rapport du juge Barron. Je lui écrivis en ces termes, le 22 novembre 1911:

Enquête concernant la grève des employés du Grand-Tronc.

Il y a quelques mois, Son Honneur le juge Barron, de Stratford, a fait une enquête à la demande de votre compagnie au sujet de certains faits se rattachant à la grève des conducteurs et employés des trains de votre compagnie qui s'est produite durant l'été de 1910, l'enquête portant surtout sur la détermination du nombre d'anciens employés non réintégrés dans leurs emplois, après la grève, et qui pouvaient paraître avoir droit à cette réintégration d'après les termes de l'accord intervenu. Le ministre croit savoir que le rapport du juge Barron a été dûment adressé à votre compagnie en son temps et lieu. Autant que je sache, ce rapport n'a pas été rendu public et ce ministre n'en a reçu aucune copie. Je dois vous dire que le ministre vous serait très reconnaissant de l'envoi de copie de ce rapport, pour le cas où cet envoi vous serait possible. Le ministre vous serait très obligé si vous vouliez bien nous communiquer tous les détails nécessaires sur ceux de vos anciens employés ayant pris part à la grève et qui n'ont pas encore été réintégrés dans leurs emplois, avec les raisons pour cela. Des représentations, venant de diverses sources, ont été faites au ministre, et celui-ci désirerait être informé de votre point de vue à cet égard, en tant que vous puissiez désirer nous le faire connaître. Je dois ajouter que le ministre serait heureux de vous voir donner à cette lettre votre attention immédiate et attentive.

En réponse, j'ai reçu une très courte lettre portant la date du 28 novembre:

Je suis en possession de votre lettre du 22 novembre au sujet du rapport du juge Barron, de Stratford, et en réponse je dois vous informer que ce rapport, ayant été fait pour moi personnellement, ne saurait être rendu public. En réponse à vos autres demandes, je dois vous dire que la compagnie a repris

M. CROTHERS.

à son service tous les employés ayant pris part à la grève et à l'égard desquels il a été considéré que la compagnie avait des obligations.

Votre bien dévoué,
C. M. HAYS,
Président.

Comme on le voit donc, M. Hays a refusé de nous laisser prendre communication du rapport du juge Barron. J'étais prêt alors, comme je le suis encore, à accepter les conclusions du juge Barron concernant ce que la compagnie était tenu de reprendre à son service. Il m'a semblé alors, comme il me semble encore, qu'il n'était pas déraisonnable de demander à la compagnie de reprendre les hommes que son mandataire avait jugés avoir droit à cette réintégration. Dans la suite, je reçus une copie du rapport du juge Barron, en date du 18 août 1911. Dans ce rapport, il passe en revue chaque cas particulier, et il annonce si oui ou non chaque homme a droit à cette réintégration, en vertu de l'accord intervenu le 31 juillet.

M. MURPHY: Est-ce là le rapport envoyé à M. Hays?

M. CROTHERS: Ce que j'ai en main est une copie. Mais j'ai ici une liste, écrite de sa propre main, des noms de ceux qu'il recommandait de reprendre. Il s'est occupé de chaque cas.

Sir WILFRID LAURIER: Ce rapport a-t-il été adressé par le juge Barron à M. Hays?

M. CROTHERS: Ce rapport a été fait par le juge Barron à M. Hays. Je vois maintenant que le juge Barron a fait deux rapports à M. Hays, l'un desquels je n'ai jamais pu voir. Ce dernier porte une date postérieure. Le premier rapport mentionnait seulement s'il avait trouvé quelques hommes coupables de quelque chose, et de quoi c'était. Ce rapport est plus clair et plus complet, et indique plus directement à quelles conclusions le juge en est arrivé. Il est daté du 18 août, et adressé à C. M. Hays, président du Grand-Tronc, à Montréal. Je vais citer deux ou trois cas, mais sans mentionner le nom de l'employé.

Le cas de cet homme, selon moi, ne relève pas des conditions consenties par ledit accord, et par conséquent cet homme doit être réintégré.

En voici un autre, dans les mêmes termes:

Le cas de cet homme, selon moi, ne relève pas des conditions consenties par ledit accord, et par conséquent cet homme doit être réintégré.

En voici un différent:

Le cas de cet homme, selon moi, ne relève pas des conditions consenties par ledit accord, et par conséquent cet homme doit être réintégré.

Et ainsi de suite, pour toute la liste. Le nombre de ceux qu'il a jugés mériter d'être

repris est, je le répète, 138, et ces noms sont écrits de sa propre main.

À venir jusqu'à ce jour, ces hommes n'ont pas encore été réintégrés. Quelques-uns, je crois, ont été repris, mais non rétablis dans leur ancien emploi.

M. GERMAN: Combien y en a-t-il qui n'ont pas été réintégrés?

M. CROTHERS: Ce nombre semble varier. Durant ces dix derniers jours, j'ai obtenu à ce sujet tous les renseignements qu'il était possible d'avoir. J'ai écrit à nos correspondants de la Gazette du Travail en ces divers endroits, et je leur ai demandé de s'enquérir et de m'envoyer les noms de ceux dont le juge Barron avait recommandé la réintégration. J'ai reçu des hommes eux-mêmes d'autres communications. Autant que je puis voir, il y en a quarante ou cinquante recommandés par le juge Barron qui n'ont pas été réintégrés. Parmi ceux qui ont été repris, il y en a très peu qui l'ont été dans leurs emplois primitifs. Quelques-uns ont été repris par la compagnie à titre de nouveaux employés devant recommencer au bas de l'échelle.

Je ne crois pas qu'un seul ait été réintégré, c'est-à-dire, établi dans un emploi égal à celui qu'il occupait auparavant. Bien entendu, on nous a dit que l'intention n'avait jamais été de réintégrer qui que ce soit, et que ce qu'il avait été décidé de faire, c'était de reprendre les hommes, mais vous vous rappellerez que M. Hays, dans sa lettre à M. le juge Barron, emploie le mot "réintégrer". Le juge Barron, après avoir fait son enquête, envoya un télégramme spécial à chacun de ces hommes, et dans ce télégramme, dont j'ai ici une copie, il leur dit de se présenter devant leurs surintendants locaux respectifs pour être rétablis dans leurs anciennes positions. J'ai aussi une lettre du juge Barron dans laquelle il dit que ces hommes devaient être réintégrés. C'est ainsi que j'ai toujours compris la chose, c'est-à-dire, qu'on devait redonner à ces hommes leurs anciennes positions, à l'époque où ils s'étaient mis en grève. Eh bien, un bon nombre de ces hommes n'ont jamais été repris. J'ai essayé de décider le gérant de la compagnie du Grand-Tronc, par tous les moyens dont je pouvais disposer, de reprendre ces hommes. J'ai des lettres de lui dans lesquelles il nie avoir jamais dit qu'il avait convenu de reprendre ces hommes. J'ai de lui une lettre dans laquelle il dit qu'il n'a jamais demandé au juge Barron de proposer la réintégration de qui que ce soit. J'ai conseillé sur ces derniers jours de remettre à l'essai les hommes au sujet desquels le juge Barron avait fait un rapport favorable, c'est-à-dire, de leur donner une occasion de reprendre leur travail. Par exemple, j'ai conseillé de donner avis d'ici vingt jours, et d'accorder à chaque homme dix, quinze ou vingt jours

ou tout autre intervalle qui pourrait être raisonnable, alors que chaque homme serait tenu de déclarer s'il désire ou non reprendre son travail, et qu'ensuite la compagnie serait tenue de les reprendre dans un autre intervalle raisonnable, disons vingt ou trente jours. La compagnie a refusé absolument d'accepter cette proposition, et il nous fut répondu qu'elle avait fait tout ce qu'elle s'était engagé à faire.

M. HEPBURN: En ce qui concerne cette question de réintégration, M. Hays a-t-il mentionné quelque chose au ministre au sujet du système de pension?

M. CROTHERS: Il ne m'a jamais parlé de rien de cela. J'apprends de diverses sources que la compagnie a considéré que tout homme qui s'était mis en grève perdrait son droit à la pension, parce que l'une des conditions auxquelles on peut avoir droit à la pension, ce sont des états de service continu, et tous ceux qui ont interrompu leur service du 18 juillet au 31 juillet perdent tous leurs droits à une pension.

C'est là une des plaintes que les employés formulent aujourd'hui, que la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc n'a pas exécuté les conditions de son engagement, qu'elle n'a réintégré aucun des employés, que le petit nombre qui ont été repris ont été mis dans des positions inférieures.

On remarquera que par le second paragraphe de cette convention, elle s'engage à donner aux employés une certaine échelle de salaires à compter du 1er mai de cette année-là, bien que la convention porte la date du 31 juillet, ce qui leur donnerait un salaire supplémentaire durant trois mois. J'apprends d'une source que je crois digne de foi qu'elle n'a pas donné aux employés de supplément de salaires pendant les trois mois; elle ne l'a certainement payé à aucun de ceux qui n'ont pas été repris, et à très peu de ceux qui ont été repris. La troisième disposition de cette convention stipule qu'au premier janvier de cette année, elle mettrait en vigueur sur le réseau du chemin de fer Grand-Tronc les règlements et le tarif de salaires alors en vigueur sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. Elle l'a fait. Les employés ont été parfaitement satisfaits de son exécution de cette partie de la convention. Elle a mis en vigueur les mêmes règlements et les mêmes tarifs de salaires que ceux qui existaient sur le chemin de fer Pacifique-Canadien au 1er janvier, mais le 29 février, juste deux mois après avoir mis en vigueur le nouveau tarif des salaires, elle donna avis—et j'ai ici une copie de cet avis—que le premier jour d'avril elle abandonnerait le nouveau tarif des salaires et reviendrait à celui entré en vigueur le 1er mai 1910.

J'ai à la main cette circulaire qui m'a été envoyée par le gérant du Grand-Tronc,

en date du 29 février, donnant cet avis à tous les employés qui faisaient du service sur ce qu'en langage de chemin de fer on appelle lignes d'embranchement, service qui, les honorables députés le savent probablement, n'est pas limité aux lignes d'embranchements, mais comprends des trains circulant en grand nombre sur la ligne principale; les lignes d'embranchements signifient plutôt une certaine classe de trains. Elle proposait, par cet avis, de réduire les salaires aux taux où ils étaient au 1er mai 1910, et qui avaient été en vigueur du 1er mai 1910 au 1er janvier 1912. Le changement opérait une réduction de 15 à 25 pour 100 dans les salaires de ces hommes. J'ai fait observer au gérant de la compagnie de chemin de fer, il y a quelques jours, que son action en appliquant ce tarif le 1er jour de janvier et en donnant avis le 29 février qu'il se proposait de le réduire de 15 à 25 pour 100 n'était pas une exécution juste et raisonnable de l'engagement pris par la compagnie le 31 juillet.

M. MACDONALD: A peu près quel pourcentage d'augmentation les employés ont-ils obtenu par la mise en application du nouvel arrangement le 1er janvier dernier?

M. CROTHERS: C'est celui que j'ai mentionné, de 15 à 25 pour 100. Il n'est mentionné aucun pour cent, mais je trouve, par exemple, qu'un conducteur qui en 1911 recevait \$100 recevrait \$125 en vertu du nouveau tarif entrant en application le 1er janvier. Un préposé aux bagages dont le salaire était en 1911 de \$60 recevrait en vertu du nouveau tarif \$75; les serre-freins dont le salaire était en 1911 de \$55 auraient en vertu du nouveau tarif \$70. De sorte qu'on se proposait de réduire les salaires, à compter du 1er janvier 1912, disons de 15 à 25 pour 100.

Je fis observer que ce ne serait que raisonnable de laisser ce tarif en vigueur pendant un an, soit neuf mois de plus, et je crois pouvoir dire, sans divulguer de secret, que M. Wainwright lui-même exprima l'opinion que c'était une proposition raisonnable, mais qu'il n'était en position de faire aucun changement.

Maintenant, la raison alléguée pour justifier cette réduction est que quand la compagnie du Grand-Tronc a signé cette convention en 1910, elle ne savait pas que lorsque le nouveau tarif serait appliqué, les salaires payés aux employés atteindraient le chiffre élevé qui a été constaté. Le nouveau tarif devait comprendre un prix de tant par mille parcouru au lieu de tant par voyage. C'est ce que les employés demandaient dans les différentes compagnies; être payés selon le chemin parcouru plutôt qu'à la course. Et on dit maintenant que la compagnie du Grand-Tronc ne savait pas, quand elle a conclu cet

M. CROTHERS.

arrangement, quel serait l'effet de sa mise en vigueur. J'ai ici une copie de la décision rendue par M. O'Donoghue et M. Atkinson, formant la majorité de la commission, et de celle rendue par l'honorable Wallace Nesbitt, étant le rapport de la minorité, dans laquelle ce dernier dit:

Les officiers du Grand-Tronc disent que le paiement au mille dans le service des trains de voyageurs, mixtes et de marchandises de gare à gare, s'il était adopté sur leur réseau, serait absolument impraticable parce que beaucoup de ces petites lignes auxiliaires donnent nécessairement peu de parcours durant le mois en comparaison avec celui dans les grandes courses sur le réseau à double voie. Le réseau du Grand-Tronc a été exploité depuis un grand nombre d'années d'après ce qu'on appelle les courses spécifiées; c'est-à-dire que les employés reçoivent tant par mois; ils savent exactement quel est le salaire et exactement quel est leur travail. Sous l'autre système, le salaire seul de l'employé dépend entièrement de l'ouvrage qu'il a à faire, et une partie de l'ouvrage qu'il fait, il la fait beaucoup plus facilement et rapidement que sur d'autres parties du réseau, et si vous payiez tant par mille, sans vous occuper de savoir si l'employé pourrait faire une course facilement et rapidement, ou lentement et avec difficulté, il me semble qu'il en pourrait résulter une grande injustice. Après avoir entendu tous les témoignages et les débats pour et contre, mon avis serait d'ajouter aux taux actuels des salaires sur tout le réseau, en ce qui concerne les employés de trains, 50 p. 100.

Vous avez là l'homme qui a été choisi par la compagnie de chemin de fer, faisant ce rapport et indiquant le désavantage, d'après lui, du système de chemin parcouru comparé au système de paiement à la course. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait ce rapport, dans lequel il fait aussi observer que quelques hommes qui pourraient faire leur ouvrage rapidement et facilement recevraient un plus fort salaire que d'autres à qui il faut un long temps pour faire leur ouvrage et qui rencontreraient plus de difficultés. Elle avait cette décision en sa possession longtemps avant la date à laquelle elle s'est engagée à faire cette même chose. J'ai toujours prétendu et je suis encore de cette opinion qu'il n'y a, pour un particulier ou pour une compagnie, aucune bonne raison de dire: Je découvre maintenant que la convention que j'ai faite avec vous m'est désavantageuse, et je vais en conséquence la rompre. Permettez-moi de le répéter: la compagnie du Grand-Tronc avait en sa possession la décision de son arbitre—si je puis ainsi appeler l'homme qu'elle a choisi pour agir pour elle—signalant la difficulté même qu'elle dit maintenant rencontrer. Il s'ensuit donc qu'elle n'a pas fait cette convention ignorant ce que produirait le nouveau tarif. Elle savait très bien quel en serait le résultat.

Maintenant, monsieur le président, je ne crois pas en avoir plus long à dire sur cette question. Il n'y a pas de moyen légal qui me soit connu par lequel une compagnie dans la position de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc dans cette affaire, puisse être forcée d'observer un engagement pris de propos délibéré (exécuté par l'autre partie) et le répudier aujourd'hui parce qu'elle constate qu'il est onéreux pour elle de l'exécuter. Il me semble, monsieur le président, que le temps n'est pas très éloigné où il sera du devoir du Parlement d'aviser à des moyens par lesquels une institution quasi publique comme la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pourra être forcée de traiter ses employés équitablement et décentement et d'exécuter les engagements qu'elle prend avec ces employés, absolument comme un particulier est forcé de remplir ses engagements envers un autre particulier.

M. HEPBURN: Dans cette convention, faite entre les représentants des employés de trains et des conducteurs, et la compagnie du Grand-Tronc, y avait-il quelque disposition relative au fonds de pension ou de retraite?

M. CROTHERS: J'ai lu toute la convention et il n'en est fait absolument aucune mention.

M. WEBSTER: Je regrette beaucoup d'entendre parler de rumeurs d'une autre grève sur ce grand réseau de chemin de fer du Grand-Tronc. Je vois aussi qu'une délégation des employés du chemin de fer est venue à Ottawa en vue de la formation d'une commission de conciliation, ce qui serait, je crois, dans l'intérêt de tout le pays, des employés eux-mêmes, de la compagnie de chemin de fer, et de tous ceux qui sont dans le commerce au Canada. Comment se fait-il que malheureusement nous voyons plus de difficultés entre les gens du Grand-Tronc et leurs employés que sur toutes les autres grandes lignes de ce pays? Je crois qu'il n'est pas difficile de retracer l'origine de cette difficulté après avoir entendu les remarques du ministre du Travail. Tout ce que les employés demandaient, avant la grève de 1910, était le salaire régulier payé par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et je crois que tout réseau de chemin de fer qui a été traité aussi généreusement que le chemin de fer du Grand-Tronc l'a été par le peuple de ce pays, devrait être le premier à voir à ce que ses employés soient convenablement rétribués pour le travail qu'ils accomplissent. Dans la ville de Brockville, que je représente, nous avons un souvenir très vivant de cette grève.

Il a coûté à cette ville \$1,200 ou \$1,600 pour payer la milice qui y a campé pour protéger la propriété du Grand-Tronc, et je dois

dire qu'il est très malheureux que cette grève soit jamais survenue. Je crois que si nous avions une commission de conciliation pour régler les salaires, cette grève aurait été évitée. L'expérience acquise dans cette grève est que ce ne sont pas les employés du chemin de fer qui ont créé du trouble, mais leurs amis qui avaient à cœur les intérêts des employés. Quand ils virent des "briseurs de grève" importés à pleins fourgons de la république américaine pour prendre la place de bons, honnêtes et rudes travailleurs, d'hommes qui avaient passé les meilleures années de leur vie à promouvoir les intérêts de ce chemin de fer; quand le peuple vit ces hommes parcourant les rues, tandis que ceux qui avaient été importés comme briseurs de grève manœuvraient les trains, il fut naturellement indigné. Je crois qu'il est aussi généralement connu que l'infraction aux lois de l'immigration fut tolérée en cette circonstance en permettant à ces briseurs de grève de venir au Canada. Je suis peiné d'avoir à dire que le Gouvernement du jour ne jugea pas à propos de dire à C. M. Hays qu'il devrait traiter ses employés avec justice et équité.

J'étais présent à la gare du Grand-Tronc à Brockville lors de ce malheureux événement, et je n'ai vu aucun employé du Grand-Tronc lever la main pour causer du tort à la propriété de cette compagnie. Mais malheureusement il y avait là quelques hommes qui ont agi sans sagesse, qui se sont simplement laissés emporter à la pensée de ces gens persécutés comme ils l'étaient. Maintenant, où M. C. M. Hays a-t-il pris ses officiers pour remplir les meilleures positions sur le chemin de fer Grand-Tronc?

S'est-il adressé à de braves jeunes Canadiens? Pas du tout. Il les a fait venir des Etats-Unis. Un vieil employé de la compagnie me dit que chaque fois qu'il se produit une vacance de quelque importance, on fait venir quelqu'un des Etats-Unis pour la remplir. M. Hays engage des employés de la compagnie au service de laquelle il était autrefois, et il leur confie toutes les meilleures positions, au détriment de Canadiens capables, depuis longtemps au service de la compagnie.

Parmi ceux qui paraissent dans les rues de Brockville, on voyait des hommes qui n'avaient rien à faire avec la grève et qui avaient consacré la meilleure partie de leur vie à servir les intérêts du Grand-Tronc.

Il est regrettable que M. Hays n'ait pas jugé à propos de tenir ses engagements envers les employés. Il avait lui-même choisi l'arbitre, le juge Barron, et ce dernier a fait son rapport à M. Hays, mais ces hommes sont encore sans ouvrage.

Je connais que quelques-uns d'entre eux ont été repris, mais on ne les a pas réinstallés dans leurs anciennes positions. Je connais un chef de train qui avait vingt-

sept ans de service et auquel on n'avait pas eu un seul mot de reproche à adresser pendant tout ce temps; on lui a offert de le reprendre, mais comme serre-frein. Ceux qui ont lu les journaux de ce soir ont pu voir qu'un expéditeur de trains, depuis longtemps à l'emploi du chemin de fer Pacifique-Canadien, vient d'être congédié pour une légère erreur. Il n'y a pas un endroit au Canada où l'on soit aussi exposé à perdre sa place, sous le moindre prétexte, que dans une compagnie de chemin de fer.

M. L'ORATEUR: L'heure réservée pour la discussion des bills d'intérêt privé est expirée.

M. CURRIE: Je désire savoir si nous aurons une autre occasion de reprendre la discussion de ce bill, avant la clôture de la session. Toutes mes sympathies sont acquises à ces employés, mais d'un autre côté, il est très important que ce bill soit adopté, afin que la compagnie puisse se procurer les \$30,000,000 dont elle a besoin pour exécuter de grands travaux, entre autres le viaduc de Toronto.

M. BARKER: Monsieur l'Orateur, avec le consentement de la Chambre, je demande à déposer la motion suivante:

Que l'objet de l'ordre du jour fixant à demain la 2e lecture du bill (K-3), adopté par le Sénat, à l'effet de modifier une loi votée au cours de la présente session ayant pour but de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ottawa au lac McGregor soit rayé, et que ledit bill soit lu maintenant pour la 2e fois et inscrit au feuilleton, au tableau des projets de loi d'intérêt privé, pour être discuté en comité général.

M. L'ORATEUR: Vu que cette motion est irrégulière, elle ne peut être déposée que du consentement unanime de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit d'une question urgente, comme l'a expliqué hier l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et je crois que la Chambre ne s'opposera pas à ce que le règlement soit suspendu pour en permettre l'étude.

(La motion est adoptée et le bill voté en deuxième lecture.)

DEPOT DE DEUX BILLS POUR CORRIGER UNE ERREUR DE PROCEDURE.

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur, je demande à déposer un court projet de loi pour réparer une erreur commise par les fonctionnaires de cette Chambre au sujet de deux bills dont il a été question cet après-midi. Je crois avoir l'assentiment du très honorable chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Comme il est de toute évidence qu'une erreur a été commise, je suis d'avis que la Chambre doit donner son consentement.

M. WEBSTER.

M. BORDEN (premier ministre): C'est l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui a signalé l'erreur à la Chambre et je ne doute pas que celle-ci soit unanime à consentir à la demande de mon honorable ami.

M. LENNOX: Je demande à déposer un bill (194) modifiant une loi votée au cours de la présente session, relative à la compagnie du terminus central de Montréal.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques, Montréal): Je désire savoir de l'honorable président du comité des chemins de fer, si cette motion doit avoir pour effet de remettre le bill devant la Chambre dans l'état où il était lorsqu'il est revenu du Sénat.

M. LENNOX: Non. Le bill tel qu'il est revenu du Sénat contenait la proposition d'introduire certaines modifications qui avaient été renvoyés à l'étude du comité des chemins de fer. Le comité des chemins de fer, après avoir étudié les amendements proposés par le comité des chemins de fer du Sénat, en adopta un ou deux de peu d'importance mais en rejeta deux. Un rapport en conséquence fut régulièrement fait à la Chambre et je n'ai aucun doute que l'intention de celle-ci à ce moment, était de confirmer la décision du comité des chemins de fer; mais à la suite d'une erreur et parce que la situation n'avait pas été clairement expliquée, les bills modifiés par le Sénat, furent adoptés, sans qu'il fut tenu compte de la décision du comité des chemins de fer. Les bills que j'ai l'honneur de déposer en ce moment ont pour but de ratifier les conclusions du comité des chemins de fer, ainsi que la Chambre en avait eu l'intention l'autre jour, d'après ce que l'on m'a dit, car je n'étais pas présent.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, et la Chambre se forme en comité, pour en discuter les articles.)

Sir WILFRID LAURIER: Ce bill devra être voté en deuxième lecture demain matin.

M. BORDEN: Le bill est déjà voté en deuxième lecture. Nous sommes à en discuter les articles en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Alors il vaut mieux ajourner la discussion.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

M. LENNOX: Avec le consentement de la Chambre, je demande à déposer un bill modifiant une loi de la présente session concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de Montréal.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re et la 2e fois.)

M. BORDEN: Je suppose que l'honorable chef de l'opposition n'aura aucune objection à ce que le présent bill soit mis dans la même position que le précédent. L'étude en comité pourra en être retardée jusqu'à ce que mon honorable ami ait eu tout le temps nécessaire pour l'étudier.

Sir WILFRID LAURIER: C'est très bien.

(La Chambre se forme en comité pour la forme et fait rapport de ses délibérations.)

BILLS D'INTERET PRIVÉS.

M. CURRIE: Puis-je espérer avoir une réponse à une question que j'ai posée il y a un instant, concernant les bills d'intérêt privés.

M. BORDEN (premier ministre): Si la Chambre siège lundi, comme la chose paraît assez probable maintenant, les bills d'intérêt privé seront en tête de l'ordre du jour et nous aurons tout le temps nécessaire pour les étudier. Si l'on jugeait préférable de terminer tous les travaux de la session demain, il ne serait que juste de consacrer quelque temps à l'étude des bills d'intérêt privé du consentement de la Chambre, pour les adopter ou les rejeter. D'une manière ou d'une autre, la Chambre aura encore l'occasion de discuter ces bills d'intérêt privé.

RAPPORT DU COMITE DES IMPRESSIONS.

M. CURRIE propose que le troisième rapport du comité mixte des impressions du Parlement, déposé le 13 courant, soit adopté.

—J'ai dû partir pour l'Ouest le lendemain du jour où ce rapport a été déposé à la Chambre et, à mon retour, j'ai constaté qu'il n'était pas inscrit sur l'ordre du jour. Je ne voudrais pas que le travail fait soit rendu inutile.

(La motion est adoptée.)

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Frais relevant de la convention des revendications pécuniaires avec les Etats-Unis, \$25,000.

M. MURPHY: A-t-on fait quelque travail se rapportant à cet item?

M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je ne puis pas dire qu'il y a eu beaucoup de travail fait jusqu'à présent, mais nous sommes occupés à préparer les causes. Un certain nombre de réclamations demande à être examiné et vérifié. Je crois que la première séance de la commission aura lieu l'automne

prochain. Nous avons retenu les services d'au moins un avocat pour constituer les dossiers et recueillir les dépositions.

M. MURPHY: Qui est-ce?

M. DOHERTY: Je crois que c'est un M. O'Connor, de la Nouvelle-Ecosse, mais, je puis m'en assurer si l'honorable député le désire.

Subvention à l'association anti-tuberculeuse, \$10,000.

M. GRAHAM: L'honorable ministre pourrait-il nous donner quelques explications sur les travaux de cette association.

M. DOHERTY: J'avoue que les travaux de cette association ne relèvent pas de mon département, à proprement parler et je ne suis guère en position de fournir des renseignements sur le sujet. Je crois que le ministre de l'Agriculture est plus au courant que moi. Ce n'est pas ce qu'on pourrait appeler une question de droit.

Frais de la commission de conservation, \$65,000.

M. GRAHAM: Je ne sais pas au juste à quel ministre je dois m'adresser, mais il doit y avoir un membre du Gouvernement en état de nous renseigner sur les travaux de cette commission. D'après ce que j'ai cru comprendre, cette commission a protesté contre le détournement des eaux des lacs, par le canal de Chicago. Le Gouvernement peut-il expliquer ce qui a été fait à ce sujet?

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Mon honorable ami sait, sans doute que la commission sanitaire de Chicago a demandé au secrétaire de la guerre des Etats-Unis l'autorisation de détourner du lac Michigan 10,000 pieds cubes d'eau par seconde, pour des fins d'hygiène publique à Chicago.

Sans doute, il connaît parfaitement qu'on a construit ce canal dans un but de drainage quant à Chicago et cela, à seule fin de détourner l'eau du lac Michigan pour la faire se jeter en dernier lieu dans le Mississippi. Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis est le fonctionnaire qui exerce la haute main sur tout ce qui se rapporte à la navigation. On donna avis de cette requête aux différents groupes d'expéditeurs par tout le pays.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Ma mémoire me sert-elle bien si je dis qu'une entente est intervenue entre les deux gouvernements ou entre les membres de la commission mixte établie lorsque ce traité a été signé, convention d'après laquelle nos voisins ne pouvaient détourner qu'une certaine quantité de l'eau des Grands lacs pour la conduire au canal de Chicago?

M. HAZEN: On ne pourrait prendre que la quantité d'eau nécessaire aux fins domestiques et sanitaires; bien que cela ne fût pas véritablement compris dans cette convention, cependant, l'ancienne commission des eaux limitrophes—je parle de la commission que présidait sir Georges-Étienne Cartier—a fait rapport que le volume d'eau qu'on détournait ainsi ne pouvait excéder en chiffres 10,000 pieds cubes par seconde. En parlant ainsi, je m'en rapporte exclusivement à ma mémoire, car j'ignorais qu'on soulèverait cette question.

M. LEMIEUX: Je voulais simplement établir que la quantité de l'eau ainsi détournée était moindre que celle dont il est question maintenant.

M. HAZEN: Le cas devait être débattu devant le secrétaire de la Guerre le 27 février dernier. Quelque jours seulement avant cette date, on m'a signalé cette question; c'est alors que j'ai demandé à M. Stewart, le chef de la division des études hydrauliques à Ottawa, et à M. John Kennedy, l'ingénieur consultant des commissaires du port de Montréal, un homme qui a une longue expérience de tout ce qui se rapporte au régime des eaux du Saint-Laurent, de représenter le Canada devant le secrétaire de la guerre des Etats-Unis. A la séance du 27 février on entendit un grand nombre de citoyens des Etats-Unis qui se trouvaient intéressés, d'une façon ou d'une autre, à la navigation de ces eaux et qui, eux aussi, ne voulaient pas qu'on accordât cette permission.

L'enquête fut ajournée jusqu'au hier alors qu'on devait entendre les raisons invoquées par les intéressés canadiens. A leur retour, MM. Stewart et Kennedy nous ont soumis leur rapport; j'ai demandé à ceux qui ont des intérêts dans l'Association maritime du Dominion, dans la Fédération des armateurs et d'autres personnes qui ont des intérêts de même nature, de me rencontrer à Ottawa. A la suite de la discussion que j'ai eue avec ces personnes, j'ai nommé M. Kennedy et M. Forneret qui était chargé du creusement du chenal du Saint-Laurent de Montréal à la mer et M. Stewart; ces hommes devaient former un comité dont la mission était de préparer la cause que le Canada devait soumettre au secrétaire de la guerre des Etats-Unis. L'honorable ministre des Travaux publics a eu l'obligeance de permettre à un ingénieur de son ministère, M. Saint-Laurent, d'agir de concert avec ceux que je viens de nommer. On accordait au comité ainsi formé le pouvoir de retenir les services, s'il croyait que cela était nécessaire, d'un expert sanitaire qui devait l'aviser en cas de besoin, parce que l'on affirme qu'on peut se dispenser de cette énorme quantité d'eau parce que 10,000

pieds cubes à la seconde suffiraient amplement aux fins purement sanitaires dont j'ai parlé; on entretient l'opinion—je ne dis pas que celle-ci soit ou non bien fondée—qu'on n'a pas besoin de ce volume d'eau pour des fins sanitaires exclusivement, mais aussi pour développer des forces hydrauliques et pour des fins de navigation. J'ai également dit à ces personnes que, si elles désiraient retenir les services d'un juriste, je me rendrais volontiers à cette idée. Deux jours plus tard ceux que j'avais ainsi nommés commencèrent le travail de préparation de toute la cause; ils s'adressèrent à moi, me disant qu'ils aimeraient pouvoir compter sur l'aide et les conseils d'un procureur. J'ai retenu les services de M. Samuel Mullin, C. R., de Saint-Jean, (N.-B.), un homme qui occupe un rang éminent au barreau de ma province—qui fut reçu avocat en même temps que je l'étais moi-même. M. Mullin vint à Ottawa et nous discutâmes cette question suivant les développements de la cause avec M. King, le procureur qui représentait la Fédération des armateurs de Montréal, et avec M. Blackstock, le représentant de certaines compagnies qui possédaient des droits d'eau assez considérables dans l'Ontario.

Voilà comment la cause fut préparée. Avant-hier la cause, en ce qu'elle concerne le Canada, était soumise au secrétaire de la guerre des Etats-Unis. Il m'a été donné de lire le résumé du dossier qu'on se proposait de produire, et je suis convaincu que ceux à qui on avait confié la tâche de préparer la cause du Canada, se sont acquittés de cette mission avec un soin jaloux. Ceux que j'avais ainsi choisis ont invoqué tous les faits qui établissent, jusqu'à l'évidence, tout ce qui se rapportait à l'abaissement du niveau des eaux du Saint-Laurent et des Grands lacs.

On démontrait également quelle dépense énorme il en coûterait au Canada si l'on abaissait ainsi ses eaux, alors qu'il nous faudrait exécuter des ouvrages et des travaux de dragage supplémentaires; on indiquait aussi clairement la perte énorme dont souffrirait le commerce d'expédition par eau, si l'on abaissait le niveau du Saint-Laurent et des Grands lacs; on ajoutait que nous ne pourrions transporter par nos navires des cargaisons de marchandises aussi considérables que le sont celles que ces navires transportent aujourd'hui. Je crois qu'après l'exposé de la cause du Canada, les procureurs des réquerants demandèrent la permission de produire un autre résumé de la question. Le secrétaire de la guerre accéda à cette demande, mais on décréta en même temps que si ces procureurs produisaient un autre résumé de la question, in fournirait également à ceux qui représentaient les intérêts canadiens l'occasion de soumettre un résumé supplémentaire des arguments qu'ils pouvaient in-

M. LEMIEUX.

voquer de façon à répondre à la plaidoirie que pouvaient faire les représentants de ses intérêts aux Etats-Unis. Voilà, en résumé, ce qui a été fait. Je regrette de n'avoir pas appris qu'on se proposait de soulever cette question ce soir, car autrement, j'aurais préparé une déclaration plus complète et plus formelle. Non seulement c'est la protestation la plus énergique possible faite par le Canada et par ceux qui possèdent ces intérêts au Canada, mais c'est la protestation énergique d'un grand nombre d'intéressés aux Etats-Unis même. Cette question relève du secrétaire de la guerre.

Je puis dire que les représentants du Canada ont pris les devants, ce qui leur permettra de débattre plus tard cette question — si le secrétaire de la guerre accédait à cette requête, nos représentants auraient le droit de porter cette question à la commission mixte des eaux internationales à seule fin d'obtenir des renseignements plus complets et plus exacts sur cette question qui se trouverait enfin résolue. C'est là où en est rendue la question. Je crois qu'on a tenté tout ce qu'il était possible de faire pour protéger les intérêts du Canada, et que le ministère a pris grand souci en même temps de protéger les autres intérêts que j'ai mentionnés.

M. GRAHAM: M'est avis que la Chambre ne regrettera pas que mon honorable ami ait été pris par surprise, car il n'aurait pu nous fournir un meilleur résumé de la question s'il avait été averti il y a des semaines qu'on soulèverait ce débat. Le pays s'intéressera grandement à cette déclaration de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. En ce qui me concerne, je tiens à féliciter le ministre et le Gouvernement d'avoir pris les mesures promptes et efficaces qu'il a arrêtées; sur ce point-là, la population de tout le pays l'approuvera.

M. MURPHY: Quels intérêts M. Blackstock représentait-il à la conférence dont le ministre a parlé?

M. HAZEN: M. Blackstock se trouvait à Washington lorsque M. Kennedy et l'autre personne que j'ai mentionnée y arrivaient le 27 février. Il représentait certains intéressés dans l'exploitation de forces hydrauliques. J'oublie le nom de la compagnie, mais c'était celle dont M. Robert I. Fleming, de Toronto, est le président.

M. BENNETT (Simcoe): Il y a deux semaines environ, une délégation de la ville de Toronto et d'autres points de l'Ontario, venait rencontrer ici l'honorable premier ministre et d'autres membres du cabinet à propos du canal Welland et, incidemment, au cours de la discussion, vint sur le tapis la question de l'abaissement du niveau des eaux des Grand lacs. M. Sing, du ministère des travaux publics, établi à Toronto, affirma que les eaux de la baie Georgienne et du lac Huron avaient baissé

de trois pieds au cours de ces dix ou quinze dernières années. J'habite depuis un certain nombre d'années cette partie du pays et je crois que M. Sing ne dépassait pas la limite raisonnable en faisant pareille assertion.

M. Sing a fait une enquête sur toute cette question qu'il a étudiée dans ses moindres détails. Mais que cet abaissement des eaux soit dû à des causes naturelles, ou au fait que le gouvernement américain a dépensé d'énormes sommes d'argent près de Détroit dans le but de permettre aux navires du plus fort tonnage d'y pénétrer, c'est là ce qu'on ne peut dire avec certitude. Quoi qu'il en soit, certaines causes ont produit ce résultat, et le niveau des eaux des Grands lacs s'abaisse rapidement. M. Sing exprimait l'avis qu'on pourrait construire des digues à un point quelconque en amont de Sarnia, avec la coopération du gouvernement américain, ce qui permettrait de retenir l'eau durant les mois d'hiver pour la laisser s'échapper graduellement au cours de la saison d'été.

On énonçait une autre idée, celle de construire à ou près de Port-Colborne une digue semblable et l'on estimait que le résultat serait identique. Depuis qu'on a commencé à débattre la question dont j'ai parlé et qui se rattache à celle que j'ai déjà mentionnée, je crois que le ministre des Travaux publics et celui de la Marine et des Pêcheries devraient, au cours de l'été prochain, retenir les services d'un personnel d'ingénieurs, ou de certains hommes possédant les aptitudes requises, pour faire une enquête complète sur tout ce qui se rattache à cette question, de façon à ce qu'à la prochaine session du Parlement, ils soient en posture de nous soumettre un rapport de leurs études et de leurs observations. C'est une question très sérieuse que celle dont l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé aujourd'hui et elle intéresse grandement le Dominion tout entier. Au cours de ces dernières années on a dépensé des montants énormes d'argent à la suite de l'abaissement des eaux aux endroits que je viens d'indiquer, et l'on devrait agir avant longtemps en vue de remédier à cet état de choses. Je me permettrai de représenter au Gouvernement la nécessité qu'il y a pour lui de pourvoir à ce que, au cours de l'été prochain, certains fonctionnaires d'un des ministères de l'Etat, possédant les aptitudes requises, reçoive l'ordre de faire des levés complets et de conseiller certains plans, de façon à ce qu'à la prochaine session du Parlement nous puissions être en position de résoudre ce problème.

M. HAZEN: Je puis ajouter que la commission de conservation était également représentée à Washington par son secrétaire, M. James White, qui a soumis au

secrétaire de la guerre un précis des raisons qu'il invoquait en cette affaire.

Pour venir en aide à la division canadienne de l'association des ambulancières Saint-Jean, \$2,500.

M. EMMERSON: J'aimerais qu'on me fournisse certaines explications au sujet de ce crédit.

M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je n'en possède pas dans le moment. On pourrait remettre à plus tard l'examen de ce crédit.

M. GRAHAM: Je crois que l'on s'est adressé au ministre des Chemins de fer, à son titre de chef de l'Intercolonial, pour lui demander de subventionner cette association, en lui faisant observer, avec beaucoup d'à-propos, que les autres chemins de fer lui venaient en aide. Le but de l'association est de fournir les premiers secours aux blessés, et comme ce sont les employés de chemins de fer qui sont le plus exposés aux accidents, les compagnies lui accordent de l'aide. Elle accomplit une oeuvre éminemment utile.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je sais que cette institution a des ramifications dans le pays tout entier, dans nombre de villes et villages. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), elle a pour objet de donner rapidement des soins efficaces aux blessés, comme par exemple, arrêter les hémorragies, ligaturer les artères et, par ce moyen sauver des vies. Détail important, le Pacifique-Canadien, si je ne me trompe, a octroyé une somme de \$25,000 à cette association pour qu'elle enseigne à ses employés, à différents points de son réseau, la manière de se porter rapidement et efficacement au secours des blessés.

Succursale d'Ottawa de la Monnaie royale, \$25,000.

M. GRAHAM: Il y a quelques semaines, on me faisait observer qu'il y avait en circulation une certaine quantité de pièces de 25 cents dépourvues de cordonnet.

Le ministère des Finances n'avait pu s'assurer s'il y en avait beaucoup en circulation. Le ministre de la Justice pourrait appeler là-dessus l'attention du ministère des Finances et lui demander s'il connaît la provenance de ces pièces. C'était une contrefaçon superbe, mais l'absence du cordonnet faisait voir que ces pièces n'avaient pas été frappées à la Monnaie.

Administration centrale.—Ministère de la Justice, y compris la division des pénitenciers, \$75,000.

M. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce crédit servira à solder les appointements de M. Leslie à qui un décret du conseil rendu sous l'ancien gouvernement a accordé de l'avancement. Par ce décret, M. Leslie, secrétaire et l'un

M. HAZEN.

des plus anciens fonctionnaires du ministère, fut promu à la subdivision A de la 1re division.

Quand eut été rendu le décret créant cette position, on s'occupait d'y donner effet mais l'un des commissaires du service civil refusa de donner le certificat nécessaire, non que, si je comprends bien, il jugeât M. Leslie incapable de remplir les fonctions de la charge, mais parce qu'il lui semblait que ces fonctions n'étaient pas de nature à autoriser le Gouvernement à porter le titulaire de cette charge à la subdivision A de la 1re division. La loi dit assez clairement que le devoir des commissaires du service civil consiste à s'enquérir de l'aptitude du candidat à occuper un emploi et non pas à déterminer le rang que doit occuper l'employé ayant certaines fonctions à remplir.

Malgré le décret du conseil, l'un des commissaires n'a pas voulu consentir à fournir le certificat nécessaire, tandis que l'autre était prêt à le donner. Il se trouve donc que M. Leslie a été promu, mais que l'un des deux commissaires du service civil a refusé de remplir le devoir qui lui est assigné par la loi. On lui a fait observer que s'il croyait que M. Leslie ne réunissait pas toutes les qualités requises, les commissaires pourraient lui faire subir un examen, mais il répondit que l'examen serait inutile, étant convaincu que M. Leslie n'était pas apte à exercer les fonctions d'un employé de cette classe.

M. MURPHY: Je ne m'oppose pas à l'ouverture de ce crédit, mais je tiens à faire observer que le ministre diffère d'opinion avec la Commission et qu'en faisant voter ce crédit par le Parlement, il oppose sa manière de voir à celle des commissaires du service civil. Le ministre accorde à ce fonctionnaire-là ce que nous n'avons pu obtenir pour nos secrétaires lorsque nous sommes sortis du cabinet et qu'on ne leur a pas encore accordé.

M. DOHERTY: D'abord, il n'y a pas divergence d'opinion entre le Gouvernement et la commission du service civil, mais plutôt entre le Gouvernement et l'un des commissaires, et, en second lieu, la divergence ne porte pas sur l'inaptitude de M. Leslie à occuper cet emploi.

M. MURPHY: Il n'y avait pas plus de divergence dans le cas de nos secrétaires.

M. DOHERTY: Et l'emploi même a été créé non par le Gouvernement actuel, mais par son prédécesseur qui avait décidé que l'employé exerçant certaines fonctions, M. Leslie ou tout autre, serait placé dans telle subdivision de telle division. Ceci est prescrit à l'article 24, qui est ainsi conçu:

Autrement que de la troisième à la seconde division, l'avancement se fait d'après le mérite et est décrété par le Gouverneur en conseil sur la proposition du chef du département basée sur un rapport écrit du sous-chef,

accompagné d'un certificat d'aptitude que donne la commission, d'après examen ou sans la formalité de l'examen, selon qu'il est établi par les règles de la commission.

Si je comprends bien cet article, il appartient à la commission du service civil de se prononcer sur l'aptitude du candidat et non de décider si un emploi doit être assigné à une division plutôt qu'à une autre. Autant que je puis voir, il n'y a pas d'infraction à la loi du service civil: nous n'agissons pas "nonobstant les dispositions de la loi du service civil", mais "nonobstant la volonté de l'un des deux commissaires du service civil".

M. EMMERSON: Le ministre de la Justice a-t-il fait quelque changement dans le personnel des agents de son ministère dans les différents districts des diverses provinces?

M. DOHERTY: Je trouve préférable que le ministre choisisse un avocat chaque fois qu'il surgit quelque contestation. C'est ainsi, je crois, que faisait mon distingué prédécesseur au ministère. Nous retenons les services d'avocats au fur et à mesure qu'il se présente des causes.

M. MURPHY: Le ministère de la Justice a-t-il choisi un avocat pour la commission des services publics.

M. DOHERTY: Non.

M. MURPHY: La commission n'a pas d'avocat pour l'assister?

M. DOHERTY: Pas que je sache.

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, \$73-208.33.

M. WILSON (Laval): D'où provient cette augmentation de \$15,000?

M. DOHERTY: Pour terminer la construction de la maison du préfet, il en a coûté beaucoup plus qu'on ne prévoyait; vu l'insuffisance de la récolte sur la ferme, il va falloir acheter les pommes de terre et d'autres légumes; l'achat du ciment et de l'acier pour la reconstruction du pavillon des cellules, fait dans le cours de l'hiver, va occasionner une dépense considérable. Il a fallu faire l'installation d'un appareil à stériliser l'eau qui a coûté à peu près \$1,000; le médecin ayant récemment découvert qu'un grand nombre d'employés sont atteints de maladies graves, il a fallu les mettre à la retraite, et la dépense de ce chef est plus considérable que nous ne prévoyions à l'époque de la constitution du budget principal.

M. LEMIEUX: A-t-on payé une compensation ou indemnité à l'ex-préfet, M. Beauchamp?

M. DOHERTY: On lui a remis ce qu'il avait versé au fonds de retraite.

M. LEMIEUX: Pas autre chose?

M. DOHERTY: Non.

M. WILSON (Laval): Je considère que M. Beauchamp a droit à une pension en sus de ce qu'il a versé au fonds de retraite. N'y a-t-il pas droit au même titre que les autres fonctionnaires des pénitenciers que l'on met à la retraite au bout d'un certain nombre d'années de service? Nul, que je sache, ne conteste la compétence de M. Beauchamp.

M. DOHERTY: Bien que la loi autorise le paiement d'une gratification à l'employé qui quitte le service, cette gratification n'est accordée, il va sans dire, que lorsqu'il s'agit d'un employé qui s'est acquitté de ses devoirs de façon satisfaisante. Je dois dire que les rapports que l'on m'a faits n'étaient pas de nature à me faire juger à propos d'accorder une gratification à M. Beauchamp.

M. LEMIEUX: Quelles accusations a-t-on portées contre M. Beauchamp? J'ai toujours entendu dire que c'était un excellent fonctionnaire, un homme intègre et honorable, et qu'il avait établi une excellente discipline dans le pénitencier. Depuis trente ou trente-cinq ans, les mutineries, révoltes et désordres de toute sorte étaient d'occurrence fréquente au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Moi qui habite Montréal, j'ai toujours entendu dire que jamais ce pénitencier ne fut aussi bien administré qu'il l'a été par M. Beauchamp, et je trouve étrange que l'on vienne aujourd'hui nous apprendre que ce fonctionnaire n'a pas donné satisfaction, qu'il était incapable.

M. DOHERTY: Je regrette vivement d'avoir à dire que les rapports que m'ont faits des fonctionnaires dignes de confiance ne sont pas dans la note que vient de sonner l'honorable député. Je me ferai un plaisir de mettre ces rapports sous les yeux de mon honorable ami ou de tout autre membre de la Chambre que cela pourrait intéresser. Je doute qu'il y ait lieu d'entrer dans les détails de cette affaire, mais, je le répète, je consentirai volontiers à mettre les rapports sous les yeux de tout député que la chose intéresse.

M. WILSON (Laval): Il est un fait que je tiens à signaler à l'attention de l'honorable ministre. Ces rapports qu'il dit lui avoir été faits, il paraît qu'ils n'ont pas été communiqués à M. Beauchamp lui-même. L'inspecteur, M. Douglas Stewart, que l'on voit ce soir sur le parquet de la Chambre, est allé à Saint-Vincent-de-Paul et a simplement remis une lettre du ministre lui annonçant qu'il devait s'en aller immédiatement. En fait, on lui avait accordé tellement peu de délai qu'il occupe encore la maison pour laquelle la Chambre votait récemment une somme de \$15,000. Il demeure à Montréal, cependant, et on lui a laissé le soin de s'entendre avec le successeur qu'on lui a donné.

On dit qu'il été révoqué pour cause d'incapacité. Qu'est-ce à dire? Qu'il est malade ou que son administration est mauvaise? Je considère que l'on a commis une grave injustice à l'égard de M. Beauchamp en ne lui communiquant point la teneur des rapports en question. Je suis assez bien renseigné sur la gestion du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, surtout depuis l'époque où je me suis pour la première fois porté candidat dans le comté, en 1902. J'en appelle au témoignage du ministre des Travaux publics (M. Monk) qui, de passage à Saint-Vincent-de-Paul, il y a quelques mois, rendait un éclatant hommage aux rares qualités de M. Beauchamp, je l'invite à rendre à César ce qui appartient à César et à déclarer que la discipline était aussi parfaite que possible.

M. LEMIEUX: Combien de temps le ministre y a-t-il passé?

M. WILSON (Laval): Je ne saurais dire combien de temps. Il faisait alors partie de l'opposition et il était méticuleux et je suis certain qu'il s'est convaincu que tout était dans l'ordre. M. Beauchamp est avancé en âge; il a soixante ans ou plus. Il est préfet depuis sept ou huit ans et avait été sous-préfet pendant les trois ou quatre années précédentes. Il n'y avait pas de plaintes graves contre lui et je crois que le changement de ministère est l'unique raison de son renvoi. Je ne reproche pas au ministre de la Justice d'avoir fait des destitutions au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Je crois que celle-ci est la seule; mais voici qu'un fidèle serviteur est congédié sur la foi d'un rapport dont la nature n'a pas été dévoilée à la Chambre, et qu'il est privé de l'argent qu'il a gagné dans un des postes les plus périlleux des administrations publiques. Il y a trois ou quatre ans, un forçat a assassiné un sous-préfet et il y a deux ans environ, le chef des gardes, M. Chartrand, a dû faire feu sur un individu qui avait ouvert les portes et menaçait de tirer sur tout le monde. Le ministre de la Justice ne doit pas oublier l'évasion de Filiault et d'Eumène, lors de laquelle un des gardes, M. Blondin, a été gravement blessé. Je demande à la Chambre si, pour un moment d'oubli, on devrait priver un fonctionnaire de ce qui lui appartient en droit et en justice.

M. DOHERTY: Je ne saurais admettre que M. Beauchamp ait été privé de ce qui lui appartient en droit et en justice. Dans ce cas, il aurait un recours devant les tribunaux. Il y a lieu d'examiner la requête du représentant de Laval qui me demande de divulguer les renseignements mêmes qui m'ont été communiqués. Quelque sévère qu'ait été ma décision aux yeux de l'honorable député, je n'ai pas entendu un seul mot de plainte de la bouche de M. Beauchamp. Je veux bien communiquer au re-

M. WILSON (Laval).

présentant de Laval, ou à tout autre député, les rapports que j'ai reçus. Tant que j'occupe ce poste, je me sens responsable de la bonne administration de ces établissements, autant qu'il est en mon pouvoir de l'assurer, et je me rends peut-être aussi bien compte que le député de Laval de l'importance de cet emploi et du mérite de celui qui le remplit dignement. Voilà pourquoi M. Beauchamp n'est plus préfet du pénitencier.

M. WILSON (Laval): Ai-je raison de dire que les rapports que le ministre a reçus contre M. Beauchamp n'ont pas été communiqués à celui-ci?

M. DOHERTY: L'honorable député a parfaitement raison sur ce point.

M. WILSON (Laval): Dans ce cas, le ministre se propose-t-il de communiquer ces rapports à M. Beauchamp afin que ce dernier puisse les réfuter. Si le ministre n'a pas encore rendu sa décision dans cette affaire, il serait peut-être en état de se prononcer après avoir entendu M. Beauchamp.

M. DOHERTY: Je puis dire qu'entre autres faits qui m'ont été rapportés il y avait des irrégularités au sujet desquelles M. Beauchamp a été entendu. Si M. Beauchamp a à se plaindre et s'il croit avoir quelque chose à gagner à l'examen de cette affaire, je veux bien recevoir sa plainte et je ne m'oppose aucunement à la publication de ces rapports. Entre temps, il m'a semblé que les irrégularités étaient suffisantes pour m'imposer le devoir "de me dispenser des services de M. Beauchamp dans l'intérêt de la bonne administration de ce pénitencier," suivant les termes mêmes du décret. Lorsqu'on juge nécessaire de se dispenser des services d'une personne pour assurer la bonne administration, il y a lieu de supposer qu'on en est arrivé à la conclusion que cette personne n'a pas réussi dans cette tâche.

M. WILSON (Laval): Il ne s'agit pas de publier les rapports; le ministre ne saisit pas ce que je veux dire. Je lui ai demandé en termes clairs si on avait fourni à M. Beauchamp une copie des rapports faits contre M. Beauchamp.

M. DOHERTY: Je n'ai pas fourni les rapports à M. Beauchamp. Quant à certaines plaintes qui ont été l'objet de ces rapports, M. Beauchamp a été entendu par les fonctionnaires qui ont fourni ces rapports.

M. WILSON (Laval): Si le ministre refuse de fournir à M. Beauchamp des copies de ces rapports, refuse-t-il de me les communiquer, à moi?

M. DOHERTY: J'ai déjà dit deux ou trois fois que je consentirais volontiers à mettre ces rapports sous les yeux de l'honorable député.

M. WILSON (Laval): Je serais enchanté de les avoir.

M. LEMIEUX: Le préfet de quelque pénitencier a-t-il été destitué?

M. DOHERTY: Non.

M. LEMIEUX: Je ne puis m'empêcher de dire que la fatalité semble s'attacher au pénitencier de notre province.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. LEMIEUX: En lisant l'histoire de la Révolution française, l'honorable ministre se rappellera que Vergniaud, le grand orateur, disait d'elle qu'elle ressemblait à Saturne dévorant ses propres enfants. J'ignore comment il se fait qu'au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul il y a une destitution après chaque changement de ministère et que c'est toujours le préfet qui est la victime. En 1878, le docteur Duchesneau a été impitoyablement destitué. En 1896, M. Ouimet a été révoqué.

M. DOHERTY: Impitoyablement?

M. LEMIEUX: Il a été révoqué après une enquête qui a eu lieu en ce temps-là. Il vit encore, et je me demande s'il ne devrait pas être rétabli, s'il a été destitué injustement.

M. DOHERTY: Il n'est plus aussi jeune que lorsqu'il a été destitué.

M. LEMIEUX: En 1911, M. Beauchamp a été révoqué, après avoir passé pour un parfait honnête homme, à cheval sur la discipline et respecté de ses anciens adversaires politiques. Il est bien connu à Montréal où il a fait du commerce pendant plusieurs années. Chaque fois qu'un changement de ministère a lieu, le préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul est aussitôt destitué.

Il semble y avoir une fatalité à cet égard. Dans les autres provinces, où des changements ont eu lieu dans le cours ordinaire des choses, nous n'entendons pas parler de ces destitutions. Je ne blâme pas le ministre, mais il est certainement étrange que ces choses n'arrivent que dans notre province. En sommes-nous venus dans notre province à cette phase des luttes intestines où on est porté à s'entre-détruire à cause des passions politiques?

Dans le cas de M. Beauchamp, je m'étonne qu'il ne soit pas maintenu au poste de préfet, parce que, je le répète, il jouissait d'une excellente réputation. Il est bien connu de tous les principaux citoyens; il a été marchand pendant plusieurs années et le public ne comprendra pas pourquoi il a été impitoyablement destitué après la dernière élection. Il semble étrange que, bien qu'il y ait au Canada plusieurs pénitenciers et plusieurs préfets, c'est toujours le préfet du pénitencier de la province de Québec qui écope.

M. DOHERTY: Ainsi que je lui ait déjà dit plusieurs fois, si l'honorable député le désire et s'il croit que ce sera avantageux pour M. Beauchamp, je ferai apporter ici et lire les rapports. La description que fait l'honorable député des luttes intestines qui se livrent dans la province de Québec me surprend. Je ne puis assumer la responsabilité de ce qui s'est passé en 1896 et cela ne me regarde pas, mais je puis dire à l'honorable député qu'il y a une grande différence entre ce qui se passait en 1896 et ce qui se passe aujourd'hui. Il fait observer que, depuis la dernière élection, un seul préfet a été destitué. L'honorable député m'entreprend pas de qualifier ce qui s'est passé en 1896, mais que les destitutions aient alors été plus charitables ou plus impitoyables qu'en d'autres temps, elles ont été très nombreuses, car non seulement les préfets des pénitenciers de Saint-Vincent-de-Paul et de Dorchester ont été destitués, mais on s'est dispensé des services de plusieurs fonctionnaires assez haut placés dans d'autres pénitenciers.

Je crois que le reproche qu'on m'adresse, c'est que je n'ai pas été assez loin dans la voie des destitutions, ce qui est une preuve des luttes intestines dans la province de Québec. Je suis surpris que l'honorable député envisage la question sous cet aspect.

Je suis prêt à communiquer à la Chambre et, par son entremise, au public, si ce sujet l'intéresse suffisamment ce que l'honorable député semble croire les rapports que j'ai reçus concernant M. Beauchamp. Quant à moi, je ne crois pas commettre d'injustice envers M. Beauchamp en disant ce qu'il était indispensable de dire, à savoir, que cette destitution a eu lieu pour assurer la bonne administration de l'établissement. Ce reproche insinue que cette destitution a un caractère politique. J'ai si peu pensé à la politique que, ayant à renvoyer un certain fonctionnaire du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour le bien de l'institution, je l'ai remplacé par un autre fonctionnaire auquel j'ai donné de l'avancement. J'ai agi ainsi parce que je croyais que c'était dans l'intérêt du pénitencier.

Malgré tout mon respect pour l'honorable député, je ne crois pas qu'il soit juste de sa part de donner cette destitution comme une preuve que les habitants de la province de Québec ne peuvent pas s'accorder. Je regrette beaucoup d'avoir à parler ainsi. Je crois avoir exercé avec beaucoup de modération mes pouvoirs de destitution. J'ai même agi avec tant de modération qu'on me reproche de n'avoir révoqué qu'un seul fonctionnaire.

M. WILSON (Laval): L'honorable ministre parle de l'enquête de 1878. Je n'en connais pas grand chose. Il a répété plusieurs fois le mot "impitoyable" au sujet de l'enquête de 1899.

M. DOHERTY: Je ne me suis pas servi du mot "impitoyable". Le représentant de Rouville a employé le mot au sujet de certaines destitutions et une autre de simple destitution.

M. WILSON (Laval): J'ai à la main le rapport de l'enquête de 1899. C'est un cas très intéressant, mais je ne sais pas si le ministre le connaît. Il est vrai que le ministre de la Justice n'a pas fait un grand nombre de destitutions à Saint-Vincent-de-Paul. Si ma mémoire me sert bien la seule destitution est celle du préfet. Quelques employés ont donné leur démission et n'ont pas été remplacés encore. Je félicite le ministre d'avoir augmenté de \$100 le salaire de tous les gardes et employés recevant moins de \$1,000. Il aura mon appui à cet égard; et son seul tort est de n'être pas allé assez loin.

J'avais rédigé l'année dernière un bill pour modifier la loi et faire certaines augmentations spéciales dans les salaires, et plus tard des augmentations générales. J'espère qu'avant que la Chambre ne soit prorogée le ministre nous dira qu'il se propose de faire davantage. Naturellement en préparant l'échelle des salaires j'avais en vue, spécialement Saint-Vincent-de-Paul, parce que je connais mieux ce pénitencier que les autres, et je sais que le prix de la vie n'est pas le même dans l'Ouest que dans la province de Québec. Au sujet de l'âge d'un fonctionnaire à son entrée en service, il y avait un emploi de garde vacant. A ce propos j'appellerai l'attention du ministre sur l'enquête de 1899. Il y avait un homme du nom de Jérémie Leblanc et je citerai ce que le rapport dit de lui. Je le connais très bien. Il était gardien d'une barrière de péages dans le village de Saint-Vincent-de-Paul. C'était un très chaud partisan de mes honorables amis de la droite, et grand travailleur dans les élections. Il avait été renvoyé pour inconduite en 1899, et on l'a réintégré, bien qu'il dépasse aujourd'hui soixante-trois ans, et bien qu'il n'ait pas non plus la hauteur voulue de 5 pieds 9 pouces. Était-ce un innocent agneau? Voici ce que le rapport dit de lui:

"Jérémie Leblanc, conducteur d'attelage, a consacré la plus grande partie de son temps pendant ces dernières années à avoir soin des yachts à vapeur, des chevaux et des voitures du préfet, et il agissait généralement comme son serviteur. Si les recommandations des commissaires au sujet des choses de luxe sont écoutées, ses services ne seront plus nécessaires. Depuis qu'il est au service du pénitencier, il s'est rendu coupable d'infraction sérieuse aux règlements, bien qu'il paraît avoir eu le consentement et l'encouragement du préfet dans la plupart des cas. Il a tra-

M. WILSON (Laval).

fiqué considérablement avec les prisonniers."

Il a été réintégré.

Il a trafiqué considérablement avec les prisonniers, leur fournissant du tabac et d'autres articles...

M. DOHERTY: L'honorable député voudra-t-il nous dire qui a fait ce rapport?

M. WILSON (Laval): Les commissaires.

M. DOHERTY: Qui étaient-ils?

M. WILSON (Laval): Je donnerai leurs noms: James Noxon, O. K. Fraser et D. A. Lafortune.

M. LEMIEUX: M. Lafortune est un citoyen très respectable.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. LEMIEUX: Plus respectable que Ducharme.

M. CODERRE: Vous ne le connaissez pas.

M. LEMIEUX: Je le connais trop bien.

M. CODERRE: Connaissez-vous son associé?

M. DOHERTY: Je demanderai respectueusement que l'on maintienne la discussion sur la question des faits et méfaits des employés de pénitenciers. Il y a peut-être en dehors des personnes qui suivent la même voie, mais il ne faut pas aller trop vite. Nous pourrions discuter chaque cas à son tour.

M. WILSON (Laval): Le rapport concernant M. Jérémie Leblanc continue:

Il a acheté du pénitencier à bas prix, de grandes quantités de sacs et de barils vides de lard qu'il a revendus à un profit de 50 à 125 p. 100. Il n'y a pas longtemps, lorsqu'il était à l'emploi du pénitencier, il a, sous un nom d'emprunt, fait une soumission pour placer des bouées dans la rivière.

Il cherche en ce moment à obtenir la fourniture de ces bouées du département de la Marine et des Pêcheries, de sorte que j'avertis l'honorable ministre pour qu'il soit sur ses gardes.

Et bien que l'inspecteur eut donné avis au préfet de renvoyer Leblanc à cause de cette faute le préfet persista à le maintenir dans son emploi. Leblanc essaie de justifier ses actes en disant qu'il avait le consentement de feu sir John Thompson, mais il n'y a pas de preuves de cela. Nul doute que le fait que Leblanc était si intimement lié avec le préfet et sa famille l'aidait beaucoup à obtenir ces faveurs. Les commissaires demandent la destitution de ce fonctionnaire.

Et cet homme de soixante et trois ans a été nommé, bien que le ministre sache parfaitement que le règlement du pénitencier dit clairement qu'aucune personne âgée de plus de trente-cinq ans ne sera nommée.

M. DOHERTY: L'honorable député sait-il à quel emploi M. Leblanc a été nommé?

M. WILSON (Laval): On m'informe qu'il a un emploi de garde.

M. DOHERTY: Il a été nommé messenger.

M. WILSON (Laval): Je ne crois pas que le ministre trouvera que cet emploi existe. Mais s'il existe, il est déjà rempli par M. Taillon, un homme qui approche les soixante et dix ans, frère de l'honorable L. O. Taillon, aujourd'hui maître de poste à Montréal. C'est le messenger qui va au bureau de poste tous les jours et je ne vois pas pourquoi il faudrait avoir deux messagers au pénitencier. Je ne vois même pas qu'il y ait besoin d'un messenger dans cette institution.

Si le ministre juge à propos de destituer M. Beauchamp pour cause d'incapacité, comment peut-il prétendre aujourd'hui qu'un garde âgé de plus de soixante ans sera de quelque utilité dans un pénitencier? Le ministre sait que je fais ces remarques dans un bon esprit. On ne devrait pas employer comme garde un homme qui dépasse soixante ans, parce qu'il n'a plus alors la force physique nécessaire dans une institution de ce genre. Je crois que lorsqu'un homme a atteint l'âge de soixante ans, on devrait lui permettre de se retirer, mais lorsqu'il a atteint soixante-cinq ans, on devrait l'y forcer, parce qu'il n'est plus capable de remplir les fonctions de garde.

C'est un fait connu que dans les pénitenciers il y a un nombre de prisonniers jeunes, forts, et de mauvais caractère, et l'on ne devrait nommer pour les garder que des hommes forts et solides. Je proposerais aussi que lorsqu'un employé est obligé de se retirer pour cause de maladie, on devrait lui donner une gratification représentant un mois de salaire pour chaque année de service passée dans le pénitencier. Supposons que son salaire soit de \$600, et qu'il a été employé pendant dix ans, il aurait droit alors à une gratification calculée sur cette base.

Il y a trois ou quatre cas très tristes dans l'institution de Saint-Vincent-de-Paul. Il y a le cas de M. Nantel et celui de M. Champagne, le mécanicien en chef qui est mort subitement. Naturellement, il n'a pas eu le temps d'envoyer sa démission, et sa famille a été privée de la gratification à laquelle il aurait eu droit. Ces gratifications, suivant moi, devraient être données à la famille du défunt, lorsque l'homme meurt subitement. J'appelle l'attention du ministre de la Justice sur les propositions qui ont été faites. Je veux qu'il comprenne bien que si j'ai mentionné le cas de Jérémie Leblanc, ce n'est pas parce que j'ai de la rancune, mais parce que je ne veux pas que l'on nomme un gardien qui, à cause de son âge, est impropre au service du pénitencier.

M. DOHERTY: Il y a certainement beaucoup de bon dans les propositions de l'honorable député de Laval (M. Wilson) et je serai heureux de leur donner l'attention voulue. J'espère pouvoir avant longtemps m'occuper de ces questions concernant l'administration de la justice dans le pays, et je me propose de me mettre au courant de l'état de nos pénitenciers, et de faire tout ce qui sera en mon pouvoir pour les améliorer. Au sujet de l'histoire intéressante de Jérémie Leblanc, l'honorable député se trompe lorsqu'il dit qu'on lui a confié à l'emploi de garde. M. Leblanc est âgé de soixante-trois ans, on l'a nommé comme messenger, et il remplit les fonctions d'un messenger. Je ne vois pas ce que l'on pourrait gagner à discuter aujourd'hui ce qui a été fait en 1899 au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul ou autres pénitenciers. Si nous avions beaucoup de temps, peut-être que je discuterais avec mon honorable ami et que je sortirais aussi bien que lui de la discussion.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre ne veut pas sans doute attaquer les commissaires qui ont fait l'enquête de 1899?

M. DOHERTY: Je m'efforce autant que possible de n'attaquer personne; et plus particulièrement, je n'ai aucun désir de discuter ce qui s'est passé en 1899. Mais il doit être permis d'apprécier les actes de ces commissaires. Je n'ai pas étudié le cas de Jérémie Leblanc, mais je dois dire que sur certains points j'ai de fortes raisons de douter de l'exactitude des conclusions des commissaires. Je ne puis pas accepter leur décision comme une autorité infaillible au sujet de ce que l'on aurait dû faire en 1899. Le rapport dans le cas actuel dont l'honorable député a donné lecture est nouveau pour moi. D'après ce que dit l'honorable député lui-même cet homme a été longtemps gardien d'une barrière de péages. Puisqu'il était assez fort pour garder une barrière de péages, j'ai cru pouvoir le nommer à un emploi de messenger.

M. WILSON, (Laval): J'ai un autre point à mentionner. Il y a déjà deux inspecteurs pour tous les pénitenciers du Canada et je proposerais d'en nommer un troisième qui connaîtrait les deux langues. Sur les cinq cents cinquante prisonniers au pénitencier de St-Vincent-de-Paul il y en a un certain nombre qui ne parlent pas l'anglais. Sur les quatre-vingt employés du pénitencier, il y en a cinquante ou soixante qui ne comprennent pas l'anglais. Or on se plaint d'être obligé dans les enquêtes dans les cas de discipline d'employer un interprète. Le ministre sait très bien d'après son expérience judiciaire qu'il y a bien souvent des cas où un interprète ne donne pas entière satisfaction. Je demanderais au ministre de pouvoir dans les crédits de l'année pro-

chaîne au traitement d'un troisième inspecteur.

M. DOHERTY: J'y donnerai toute mon attention.

M. OLIVER: Je joins ma voix à celle de l'honorable député de Laval (M. Wilson) en vue d'obtenir un relèvement d'appointements pour les employés des pénitenciers. Il se trouve un pénitencier dans la circonscription que je représente et, la session dernière, nous avons discuté la question avec l'honorable député de Laval suivant une série d'augmentations qu'il avait dressée. Lors de la session dernière, j'ai discuté la question avec mon ami de Rouville (M. Lemieux) suivant une série d'augmentations qu'il avait dressée. Je n'ai pas les chiffres à l'esprit, mais j'ai été vivement frappé de l'excellence de la proposition, et j'aimerais à me prononcer ouvertement en faveur d'un surcroît de rémunération pour les employés des pénitenciers, tant dans les grades supérieurs que dans les grades inférieurs.

M. DOHERTY: On m'a fait sentir de diverses sources, et je suis bien prêt à reconnaître que, de moi-même, je suis bien convaincu qu'il y aurait lieu d'augmenter la rétribution des employés des pénitenciers. Si je n'ai pas soumis une mesure dans ce sens à la présente session, c'est simplement parce que sa préparation judicieuse aurait demandé un certain temps et que je ne me jugerais pas suffisamment au fait des conditions pour le faire convenablement. Nous allons délibérer à l'instant un crédit qui nous met à même d'accorder une certaine indemnité dans certains cas où on y a sûrement droit, mais dont l'examen a été forcément différé.

Allocation à John McLeod, pour frais de déménagement, \$300.

M. EMMERSON: Je n'ai rien à redire à ce crédit, mais dans le cas d'un autre employé du pénitencier de l'Ouest, celui de M. McAllister, maître maçon, il semblerait équitable de lui accorder la même allocation. Il devait être nommé au pénitencier de Dorchester, mais l'inspecteur l'envoya à Prince-Albert, et bien entendu, ses frais de déménagement seraient aussi considérables que ceux de M. McLeod, et, bien qu'il n'eût pas été effectivement nommé pour Dorchester, son cas devrait être examiné.

M. DOHERTY: C'est la première fois que le fait m'est signalé, je serai bien aise de me renseigner à cet égard.

Administration de la justice, allocation supplémentaire aux juges siégeant en cour de circuit, Montréal, \$5,000.

M. DOHERTY: Ce crédit est pour donner suite à l'arrangement que j'ai expliqué l'autre jour. C'est une mesure tempo-

M. WILSON (Laval).

raire en vue de nous permettre d'expédier une masse d'affaires en souffrance à la cour de circuit de Montréal.

M. H. BOULAY (Texte): Avant que cet item du budget soit adopté, je désire dire un mot à propos des dépenses de voyage des juges. Il y a certains de ces messieurs qui se font \$4,000 ou \$5,000 par année de cette manière, et il serait bon de voir s'il n'y a pas là des abus à réprimer.

Je ne m'occupe pas des messieurs qui administrent la justice dans les autres parties du pays, je m'occupe de celui qui l'administre dans mon comté.

Le juge de Rimouski réside à Québec et de ce fait l'administration de la justice dans ce district en souffre d'autant. Ainsi il arrive que des individus sont arrêtés justement ou injustement, et se trouvent détenus dans la prison pendant peut-être une semaine ou davantage, attendant qu'il plaise au juge de descendre de Québec pour décider leur cas. Les avocats se sont plaints du temps de l'ancien Gouvernement, mais rien n'a été fait pour remédier à cet état de choses.

Je ne vois pas pourquoi on ne forcerait pas, par une loi, ces messieurs à résider là où ils administrent la justice. Pour ce qui concerne Rimouski, ce juge demeure à Québec, c'est-à-dire à 200 milles de son district, et n'y vient qu'en passant. Il me semble qu'il est assez bien payé pour rester là où il est chargé d'administrer la justice.

Ce n'est pas une besogne bien douce pour ces pauvres malheureux de passer deux jours ou davantage entre les quatre murs d'une prison, privés de leur liberté, pour attendre le bon plaisir du juge qui demeure à Québec.

M. BELAND: M. Garon, le magistrat de district, ne demeure-t-il pas à Rimouski?

M. BOULAY: M. Garon demeure à Rimouski, mais ce que je dis est basé sur les plaintes faites par les avocats à ce sujet. D'où vient que les juges ne résident pas dans leur district? Il doit y avoir des cas où le magistrat de district ne peut agir et où il faut la présence d'un juge de la cour supérieure. Je n'ai pas à me plaindre de M. Garon qui réside à Rimouski, c'est du juge qui réside à Québec lorsqu'il est payé pour administrer la justice dans ce district.

M. DOHERTY (texte): C'est la première fois que j'entends dire que le juge de Rimouski ne demeure pas dans son district. Je m'enquerrai de la chose. Je dois dire cependant que je ne crois pas que son absence puisse avoir des résultats comme ceux dont l'honorable député vient de parler, parce que, comme on vient de le dire, les cas mentionnés ne relèvent pas du juge de la cour supérieure, mais sont de la com-

pétence du magistrat de district. Or, le magistrat en question demeure à Rimouski.

M. LEMLEUX (texte): L'honorable ministre doit savoir que dans le district de Rimouski, la justice est très bien administrée. Il ne manque pas de districts où les affaires judiciaires sont plus considérables que dans le district de Rimouski et où cependant les juges ne résident pas dans les districts qui leur ont été assignés.

L'honorable ministre a été longtemps sur le banc, et il sait qu'il est de l'intérêt de la justice que les juges de la campagne, autant que possible, aillent siéger dans les villes comme à Québec, Montréal et Sherbrooke.

Je crois qu'il serait bon d'établir ici ce que dans l'ancien droit on appelait le tour de rôle, afin de permettre aux juges de la campagne de venir aider les juges des villes. Le ministre n'ignore pas l'état d'engorgement judiciaire dans lequel se trouve par exemple le district de Montréal ou encore Sherbrooke et Trois-Rivières. Il n'est que juste que les juges de ces districts aient le concours de leurs collègues de la campagne.

Le juge Roy est parfaitement connu; c'est un jeune homme, il voyage rapidement et il est toujours à la disposition de son barreau et des justiciables. Je crois que le député de Rimouski ne lui rend pas justice en laissant entendre qu'il fait souffrir les justiciables de Rimouski.

Si l'on consulte les statistiques, on constatera, je crois, que les affaires judiciaires sont peu nombreuses dans les districts de Rimouski et de Gaspé. Le juge Roy, en résidant à Québec, peut être utile à ses collègues de cette ville, comme le sont les juges des districts environnants de Montréal, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean et Beauharis. Ces juges viennent presque tous les jours à Montréal aider leurs collègues, et je puis affirmer que, sans cela, l'honorable ministre serait obligé de nommer un grand nombre de juges additionnels pour Montréal.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska): On me permettra d'ajouter un mot à ce que vient de dire l'honorable député de Rouville.

Plus que tout autre, je crois être au courant de ce qui se passe dans les districts de Rimouski et surtout de Kamouraska où je pratique comme avocat depuis longtemps.

L'honorable juge Cimon, qui est le juge du district de Kamouraska, réside à Québec comme le juge Roy, et je dois dire que ni moi ni les avocats du district n'ont eu à se plaindre du fait que le juge Cimon résidait à Québec. Je puis dire sans crainte que ce juge donne entière satisfaction aux avocats et au public.

Je sais personnellement qu'à Rimouski les fins de la justice sont absolument bien servies depuis que le juge Roy préside à la

cour supérieure et qu'il est toujours à la disposition des avocats, comme le juge Cimon chez nous.

Le nombre de sessions de la cour supérieure à Rimouski est exactement le même qu'à Kamouraska. Nous avons une session tous les mois, le deuxième lundi de chaque mois. Il en est de même à Rimouski. Le juge est toujours présent au commencement de la session et il est à la disposition des avocats qui ont inscrit leurs causes. Il reste tout le temps voulu afin que le rôle soit épuisé. En outre, il est toujours à la disposition des avocats quand des questions qui demandent célérité se présentent. C'est la même chose à Rimouski.

Loin de trouver la plainte du député de Rimouski bien fondée, je considère qu'il est de l'intérêt de la justice que ces juges résident à Québec, parce que, comme on le sait, le barreau de Québec possède une bibliothèque de droit considérable, et l'on ne peut pas exiger qu'un juge résidant à Rimouski ou ailleurs, à la campagne, possède une bibliothèque aussi importante aussi considérable que celles que l'on trouve à Montréal ou à Québec.

J'ajoute que le contact quotidien avec les juges, ses collègues, ne peut que fortifier ses connaissances et par-là, le rendre plus apte à bien administrer la justice.

L'honorable député de Rimouski, par le cas qu'il a signalé, a parlé de l'administration de la justice criminelle, puisqu'il a cité le fait que des personnes avaient été arrêtées et avaient dû passer neuf ou dix jours en prison avant que leur affaire vienne devant le juge. Ces cas-là ne relèvent pas du juge, mais du magistrat de district qui doit tenir l'enquête préliminaire. Or, ce magistrat réside à Rimouski, comme l'honorable député l'a admis. Et ce n'est qu'après cette enquête préliminaire que ces causes peuvent venir devant le juge de la cour supérieure, siégeant comme juge du banc du roi.

M. BOULAY (texte): Je ne puis admettre la compétence des députés de Rouville et de Kamouraska pour décider cette question de la résidence des juges dans leur district, surtout en ce qui concerne Rimouski. Toutefois je ne suis pas surpris qu'ils soient accourus tous les deux pour défendre le juge de Rimouski. Ce sont des avocats et quand on attaque un avocat, on peut être certain que les autres avocats ne manquent pas de se défendre. Comme avocats, ils ont une ambition, celle de devenir juges. Peut-être voudraient-ils à leur tour, résider à Québec ou à Montréal. Mais nous cultivateurs et ouvriers, nous ne l'entendons pas de cette façon.

Rimouski a une population de 52,000 âmes, je crois, et elle doit donner assez d'ouvrage à un juge pour ne pas lui permettre d'aller siéger à Montréal, à Québec ou Trois-Rivières.

D'ailleurs, dès que le juge a laissé Rimouski pour retourner à Québec, on n'entend plus parler de lui.

Gratification spéciale de \$100 à chacun des fonctionnaires et employés des pénitenciers dont les appointements sont de moins de \$1,000 par année, \$30,000.

M. EMMERSON: J'espère qu'avant la prochaine session, le ministre de la Justice aura rédigé un bill modifiant le chiffre des salaires des employés du pénitencier. La solde des médecins et autres fonctionnaires dont le traitement est supérieur à \$1,000 par année est absolument insuffisant. Le prédécesseur du ministre de la Justice m'avait donné l'assurance qu'un bill à cette fin serait présenté à la dernière session, mais la dissolution a eu lieu subitement. J'avais en outre, l'assurance qu'à cette session, si le Gouvernement n'était pas défait, le bill qui avait été rédigé serait présenté, et j'espère que le ministre de la Justice va y voir sans délai. Pour le moment, ce crédit donne une certaine mesure de justice et je suis bien aise que les fonctionnaires aient au moins cette légère augmentation de leurs appointements.

M. DOHERTY: C'est mon intention de m'occuper des salaires des employés de nos pénitenciers, et j'espère réaliser cette intention. Mes honorables amis de Kingston (M. Nickle), de New-Westminster (M. Taylor), de Laval (M. Wilson) et de Selkirk (M. Bradbury m'ont tous pressé de régler cette affaire.

M. BRADBURY: Je désire ajouter un mot à ce qu'a dit l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Il n'est pas douteux que cet acte de justice envers les fonctionnaires du pénitencier n'ait été trop longtemps retardé. Avec les salaires que le Gouvernement paie aujourd'hui, il est presque impossible d'obtenir pour ces établissements les hommes qu'il nous faudrait. J'ai fait, l'année dernière et l'année d'avant de vives instances à ce sujet auprès du gouvernement libéral.

M. EMMERSON: Nous l'avons tous fait.

M. BRADBURY: Je suis heureux que le ministre de la Justice ait présenté ce projet. J'espère que l'année prochaine il fera mieux encore, et qu'il étendra sa sollicitude à ceux qui reçoivent plus de \$1,000 par année. Pour tardif qu'il soit, c'est un acte de justice.

M. NICKLE: C'a toujours été dans ma profession une maxime de ne rien dire, quand le tribunal est avec vous et, comme le ministre de la Justice a exprimé son désir et sa volonté d'augmenter la paye des gardes du pénitencier, je crois que le mieux à faire, serait probablement de dire que je suis de tout coeur pour la mesure qu'il nous annonce.

M. BOULAY.

Allocation supplémentaires aux juges de la cour de circuit de Montréal, \$5,000.

M. LEMIEUX: Quelle est la raison de ce crédit. Est-ce une augmentation du traitement des juges actuels de la cour de circuit, ou, comme l'annonçait il y a quelque temps le ministre de la Justice, est-ce pour endemniser un ou deux juges, est-ce pour de circuit?

M. DOHERTY: C'est cela. Un arrangement a été fait entre les membres du barreau, les membres de la magistrature, avec l'assentiment du procureur général de la province, par lequel on a pensé être en état de disposer de l'arriéré de la cour de circuit sans avoir à doubler le nombre des juges. Nous espérons arriver à ce résultat en utilisant temporairement les services des juges de la cour supérieure des districts ruraux. Nous espérons pouvoir avec le temps rendre possible l'expédition des affaires de ce tribunal avec le nombre actuel des juges, ou du moins en ajoutant un seul nouveau juge. Nous avons pensé qu'on pourrait essayer ce plan avant de doubler le nombre de juges de la cour du circuit.

M. LEMIEUX: Je suis absolument de l'avis du ministre de la Justice. Depuis que mon honorable ami a déclaré officiellement son intention d'adopter ce moyen, j'ai rencontré plusieurs membres du barreau de Montréal qui approuvent de tout coeur l'idée du ministre. Mon honorable ami ne pense-t-il pas que M. le juge Lebœuf, M. le juge Purcell et M. le juge Dorion méritent un traitement plus élevé? Il est généralement admis par les membres du barreau que leur tâche est trop onéreuse et le chiffre de leur traitement trop minime. Dans une grande ville comme Montréal, où les affaires se multiplient chaque année, il semble que ces juges devraient être mieux rétribués. Je connais ces trois juges et je puis dire qu'ils font honneur à la magistrature. J'ai pendant plusieurs années exercé à Montréal la profession d'avocat et je puis témoigner des talents et de l'intégrité de ces trois hommes. M. le juge Purcell est un de mes bons amis, le ministre de la Justice le connaît très bien; il sait combien il est capable et combien il se donne de peine. Et je puis en dire autant de M. le juge Dorion et de M. le juge Lebœuf. Je compte que le ministre réfléchira à cette affaire.

M. DOHERTY: J'y ai beaucoup réfléchi. Je continuerai à y penser et j'espère être en état de faire quelque chose. S'il ne s'agissait que de ces trois juges de la cour de circuit de Montréal, ce serait une affaire bien simple, mais il faut ne pas oublier qu'il y a dans les différentes provinces du Dominion quantité de juges dans la même position, et qu'il est difficile d'agir dans un

cas et de s'abstenir dans d'autres qui peuvent être tout aussi méritants. J'espère être en mesure, d'ici à la prochaine session, de prendre en main toute la question du traitement de ces juges autres que les juges des tribunaux supérieurs.

Un des motifs qui m'ont le plus engagé à tenter un effort pour éviter la nécessité de doubler le nombre des juges de la cour de circuit de Montréal, c'est que cela pouvait faciliter l'augmentation du traitement des juges actuels.

Division des mines, recherches relatives aux dépôts de minerais; tourbières, etc., \$75,000.

M. GRAHAM: A quel degré de perfection les essais du Gouvernement ont-ils amené la fabrication au Canada de la tourbe au point de vue de son utilisation comme combustible pouvant faire l'objet d'un commerce?

M. NANTEL (ministre du Revenu de l'Intérieur): Le but du Gouvernement est de faire la démonstration de la valeur de ce combustible en étudiant et délimitant les sols tourbeux.

M. GRAHAM: La difficulté, si je ne me trompe, pour en faire un article de commerce, est de le dessécher. Le pays a intérêt à savoir jusqu'à quel point le problème a été résolu. La tourbe peut-elle se fabriquer au Canada en quantité suffisante et à des prix qui permettent au public de s'en servir couramment et d'y avoir recours au cas de rareté des autres combustibles?

M. NANTEL: Cet important et difficile problème n'est pas encore résolu, mais nous espérons y arriver. C'est un produit fort recherché, mais qui, malheureusement coûte trop cher. Si nous pouvons réduire le coût de ce combustible, ce sera une belle industrie.

M. PROULX: J'ai vu l'autre jour dans un journal de cette ville que le Gouvernement avait cédé à des particuliers son exploitation d'Alfred, dans mon comté. Est-ce le cas?

M. NANTEL: Non, il n'y a absolument rien de vrai là-dedans.

M. PROULX: Quel est ce M. Schuttleworth dont j'ai entendu parler? J'ai appris l'autre jour qu'il s'appropriait à exploiter la tourbière cette année.

M. NANTEL: M. Schuttleworth a eu du Gouvernement l'autorisation d'exploiter une certaine partie de la tourbière et, cela, dans le but d'expérimenter un procédé de fabrication de ce combustible. Il travaille à part, ayant eu la permission d'installer ses appareils dans la tourbière appartenant au Gouvernement.

M. DEVLIN: L'honorable ministre pense-t-il que le Gouvernement serait cette année en meilleure position qu'il ne l'était l'année

dernière de fournir de la tourbe? Je sais que des citoyens de Hull ont demandé l'année dernière inutilement à avoir de cette tourbe, et j'ai appris qu'on la cédait en grande partie à des marchands d'Ottawa qui la vendent à des prix comparativement très élevés.

M. NANTEL: On me dit que le Gouvernement espère cette année produire une beaucoup plus grande quantité de ce combustible—près de 8,000 tonnes.

M. LEMIEUX: Est-ce que les employés qui sont ici sont en état de dire au ministre s'il existe dans la province de Québec des gisements de tourbe tant soit peu considérables?

M. NANTEL: Ils ne sont pas en mesure de me renseigner directement sur ce point, mais ils me disent qu'il y en a beaucoup.

M. LEMIEUX: A-t-on fait des essais à Matane?

M. NANTEL: Non.

M. GRAHAM: Combien de combustible a-t-il été manufacturé et vendu l'année dernière par le Gouvernement?

M. NANTEL: 881 tonnes, à \$3.50 la tonne.

M. GRAHAM: Est-ce que ce combustible a été vendu à des marchands de cette ville?

M. NANTEL: Il en a été vendu dans la ville 424 tonnes par MM. Barrett Frères.

Appareils et outillage, appointements d'inspecteurs, d'un chimiste, d'un machiniste, d'employés de bureau, et frais de voyage relativement à études sur la fabrication et l'emmagasinage d'explosifs en Canada, \$53,300.

M. NANTEL: Je propose que cet item soit réduit à \$5,000. Ceci se rapporte aux recherches relatives à la fabrication et à l'emmagasinage des explosifs au Canada. Comme il n'a pas encore été érigé de bâtiments convenables pour ce travail et vu l'absence de toute loi spéciale sur les explosifs, il est jugé nécessaire de réduire ce crédit au chiffre mentionné.

M. BELAND: C'est très bien.

M. MURPHY: Le ministère veut-il bien nous dire quelles expériences l'on fait dans cette maison qu'il y a près de la voie du Canada-Atlantique dans l'ouest d'Ottawa?

M. NANTEL: Il se fait là des expériences relatives à l'emploi de la tourbe pour produire la force.

Explorations et études au Canada, y compris de études ethnologiques, archéologiques et rémunération de géologues, auxiliaires, dessinateurs et autres, \$142,000.

M. LEMIEUX: Je crois savoir que M. Sauvalle fait de la traduction au musée géologique.

M. NANTEL: Il a dû en donner une partie au dehors, parce qu'il ne peut y voir lui-même.

M. LEMIEUX: J'ai grande confiance en la traduction de M. Sauvalle.

Son œuvre que j'ai vue a rallié toute mon approbation et j'en ai entendu faire de grands éloges.

Chemin de fer intercolonial, ameublement pour la nouvelle annexe du bureau, à Moncton, \$16,000.

M. GRAHAM: Ce crédit suffira-t-il à l'amendement du bureau?

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Oui, il nous permettra de terminer l'ameublement. L'honorable député sait combien on y est à l'étroit. J'avais rayé cet article du budget principal, dans la pensée qu'il n'en serait pas besoin, cette année; mais M. Brady me dit que nous perdons de l'argent sur les frais d'exploitation et que ce crédit nous permettra de réaliser des économies en fort peu de temps.

Rameau à Wallace-Harbour, \$60,000.

M. GRAHAM: Quel est ce rameau de Wallace-Harbour?

M. COCHRANE: Ce rameau se rattache à une proposition qu'on nous a faite, relativement à la houille. Nous avons passé avec la Dominion Steel Company, un marché touchant une de ses mines, et par ce marché nous nous sommes engagés au transport annuel de 200,000 tonnes de houille. La compagnie s'est engagée à construire son propre dock. C'est une affaire strictement commerciale, qui donnera un rendement à l'Intercolonial.

M. SINCLAIR: Le ministre dit-il que Wallace-Harbour se trouve dans l'île du Cap-Breton?

M. COCHRANE: Non, je dis que la Dominion Steel Company nous a fait cette proposition. Ce crédit est affecté à la construction de deux milles d'embranchement jusqu'au port, à partir de l'Intercolonial.

M. SINCLAIR: Le ministre affirme donc que c'est en vue de développer une houillère.

M. COCHRANE: Non, c'est en vue de l'expédition de la houille.

M. SINCLAIR: Le seul Wallace-Harbour que je connaisse se trouve dans Cumberland.

M. COCHRANE: Effectivement.

M. EMMERSON: Il y a quelques années, on y a construit un rameau ou embranchement se rattachant à l'exploitation de carrières. S'agit-il ici du prolongement de ce rameau?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX.

M. EMMERSON: La voie a été fournie et construite par la compagnie et l'Intercolonial a fourni les rails, les traverses et le ballast. Ce rameau est devenu la propriété de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: Oui, c'est sa propriété.

Il existe à Pugwash, une situation qui mérite examen. Il y a là un point d'expédition, et il faudrait de plus grandes facilités.

Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction du chemin de fer, \$1,500,000.

M. OLIVER: Le ministre voudrait-il bien nous donner ce détail?

M. COCHRANE: Au budget principal nous avons inscrit \$2,000,000, mais cela suffira tout au plus à l'exécution des travaux adjugés. En mai ou en juin, j'espère, nous serons en mesure de faire une nouvelle adjudication et de prendre une décision au sujet du port. Non seulement espérons-nous faire l'adjudication de tous les autres travaux, mais nous comptons commencer les travaux du terminus, l'érection des élévateurs et les améliorations du port.

M. OLIVER: Combien y a-t-il de milles du réseau en construction?

M. COCHRANE: Cent quatre-vingt-cinq milles.

M. OLIVER: Le ministre ne compte pas...

M. COCHRANE: Je ne compte pas le parachever. Mais nous pourrions faire une nouvelle adjudication. Les études sont terminées jusqu'aux deux ports, Nelson ou Churchill.

M. OLIVER: C'est une totalité de trois millions et demi. Si c'est la dépense globale.

M. COCHRANE: Non, mais c'est peut-être plus que nous ne dépenserons, cette année.

M. OLIVER: Je veux dire que le Gouvernement n'entend pas dépenser plus que cela cette année. L'achèvement de ce réseau demandera bien des années. Comment le ministre compte-t-il l'achever, cette année, avec ce crédit?

M. COCHRANE: Je le répète, dès que nous aurons fait choix du port, je me propose de faire l'adjudication du reste de la voie, à partir du 185e mille jusqu'au port, et en outre, je veux commencer les travaux du terminus et les améliorations du port. Même après avoir fait choix du port, il nous faudra bien quelque temps pour que les ingénieurs puissent se rendre là, faire le levé des plans, les études et arrêter les projets des travaux d'amélioration du port. Si nous réussissons à utiliser tout ce crédit, tout ira bien. Nous n'y réussirons pas, cette année. Il y a

une brigade d'ingénieurs à Nelson et une autre à Churchill, et je ne crois pas qu'ils aient fini leur tâche bien avant le 1er juin.

M. OLIVER: Compte-t-on commencer réellement la construction, à partir de la baie d'Hudson même, dès que la question du port aura été réglée?

M. COCRANE: Nous ne les forcerons pas à aller de l'un ou de l'autre côté; nous leur en laisserons le choix.

M. OLIVER: Combien de milles de voie compte-t-on établir et garnir de rails, cette année?

M. COCHRANE: D'après le contrat, en janvier 1913, 185 milles seront terminés. Comme j'ignore l'époque où nous pourrions faire l'adjudication du reste des travaux, il n'est guère facile de préciser le nombre de milles.

M. OLIVER: L'entreprise adjudgée comprend-elle la pose des rails?

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: A-t-on pris les mesures voulues pour obtenir les rails?

M. COCHRANE: Oui, nous pouvons les obtenir.

M. SINCLAIR: Utilisera-t-on les rails canadiens?

M. COCHRANE: Si nous pouvons en obtenir, oui. Il n'y a pas de retard à appréhender à l'égard des rails.

M. SINCLAIR: Donne-t-on la préférence aux rails canadiens?

M. COCHRANE: Oui, aux rails et à tous les autres matériaux.

M. SINCLAIR: Les rails importés vous reviennent-ils plus cher que les rails canadiens?

M. COCHRANE: Non.

M. EMMERSON: Quel est le coût estimatif de tout l'ouvrage?

M. COCHRANE: C'est là un calcul passablement difficile pour le moment. Aux yeux de l'honorable député cette réponse est peut-être insuffisante, mais tant qu'on n'aura pas exécuté les études nécessaires pour les travaux du terminus et les améliorations du port, il sera bien difficile de faire une estimation.

M. EMMERSON: On a sans doute fait l'évaluation des travaux, à partir de Le-Pas jusqu'à l'un ou l'autre des ports.

M. COCHRANE: Non. On ne saurait guère supposer que la construction du reste de la voie puisse se faire aussi bon marché que les 185 milles en construction. Il n'y aurait peut-être guère d'écart s'il était possible de transporter les provisions par eau et d'attaquer l'ouvrage par l'autre extré-

mité. Mais s'il faut tout transporter là par voie de terre, il en résultera probablement un écart.

M. GRAHAM: L'ingénieur Armstrong avait fait une évaluation, mais je ne voudrais pas me hasarder à donner ce chiffre de mémoire. Il ne s'agit que d'une estimation approximative. Elle figure déjà au Hansard.

M. EMMERSON: Je pensais que le ministre se rappellerait la chose.

M. COCHRANE: A mon grand regret, je ne saurais m'en souvenir.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il passé quelques marchés relativement à la fourniture des rails au chemin de fer de Sydney?

M. COCHRANE: Non.

M. McKENZIE: Il se produit un excellent rail à Sydney. On a prétendu que Sydney ne pouvait fournir de bons rails; mais c'est la faute des compagnies qui ne font pas leurs commandes assez tôt. L'usine de Sydney est de tout premier ordre et produit un excellent rail. Je conseillerais au ministre de donner sa commande aussitôt que possible.

M. COCHRANE: Comme le député de Renfrew-sud l'a dit, l'autre soir, sans aucun doute Port-Nelson, l'emporte sur Churchill; mais l'aménagement coûterait plus cher. Il est libre de glaces bien plus longtemps. J'ai reçu de Port-Nelson une lettre en date du 6 décembre et à ce moment le port était libre, en dépit du rigoureux hiver.

M. OLIVER: L'outillage de ce port s'effectura à titre d'œuvre nationale?

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: Y compris les élévateurs que le Gouvernement y érigea?

M. COCHRANE: Oui.

Travaux du canal maritime de Welland, \$200,000.

M. GORMAN: Le ministre pourrait-il nous dire quand il compte être en mesure de demander des soumissions pour les travaux?

M. COCHRANE: J'ai fait venir M. Wel-ler ici, la semaine dernière, et il lui a été impossible de préciser la date à laquelle il serait prêt. Le choix du tracé est fait. Il veut pratiquer beaucoup plus de forage et tracer en outre des projets d'étude détaillés. Il ne sera guère prêt avant septembre. Le crédit a été inscrit au budget, parce qu'il est impossible de faire appel à la concurrence à moins d'avoir un crédit. De concert avec l'ingénieur, il dit qu'il faudrait qu'un autre ingénieur vérifiât ses calculs. C'est une importante entreprise, et

nous ne saurions user de trop grande prudence. Si, en septembre, je suis en mesure de demander des soumissions, il faudra bien accorder quelque temps à l'entrepreneur pour l'installation de son matériel à cet endroit. Il n'y aura pas de retards inutiles.

M. GERMAN: Le ministre a sans doute, reçu aujourd'hui plusieurs communications des diverses chambres de commerce et autres groupes qui expriment la déception que leur a causée l'insuffisance du crédit affecté à cette grande œuvre qui coûtera bien près de \$30,000,000 et probablement davantage. Le ministre sait, comme tout le pays du reste, combien il importe de commencer à bref délai cette grande œuvre et de la terminer aussitôt que possible.

Les intéressés dans la navigation et les hommes d'affaires de Fort-William à Montréal sont tous des hommes énergiques désirant ardemment que le canal de Welland soit creusé à la profondeur nécessaire à la navigation, 25 pieds, aussi rapidement que possible et il y a eu de leur part une expression de surprise et de désappointement quand ils ont appris que le crédit voté était si petit. Je comprends que c'est tout l'argent qu'on peut dépenser cette année, mais il me semble que le 1er septembre est une date bien reculée pour demander des soumissions: J'aurais pensé qu'avec les renseignements que l'ingénieur possède aujourd'hui il aurait été à même d'annoncer les soumissions certainement en juillet. Le point de partage du canal de Port-Colborne à la première écluse, 25, en descendant le canal est à 16 milles. Le département a réellement les plans et les devis pour cette partie, exception faite de la traversée de la rivière Welland, à Welland.

M. COCHRANE: Nous n'avons pas les plans détaillés.

M. GERMAN: Mais ces plans détaillés peuvent être établis par les employés du département dans un mois ou six semaines. De l'écluse 25 à l'écluse 6 huit ou neuf milles plus bas, ce sera un canal tout à fait nouveau et il faudra plus de temps. Mais je voudrais faire comprendre au ministre l'importance de ce travail et la nécessité de le faire commencer aussi vite que possible. Je tiens à ce qu'il soit connu que les soumissions seront annoncées aussitôt que possible.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que nous ayons laissé pousser l'herbe sous nos pieds depuis que nous avons examiné cette question. Même si nous pouvions faire les annonces en juillet je ne crois pas que l'entrepreneur pourra gagner beaucoup d'argent cette année. Mais nous serons en état de commencer à l'automne.

M. COCHRANE.

Depuis que le dernier chapitre a été adopté mon département m'a envoyé une évaluation du coût de la voie à Port-Nelson comparée avec la voie à Fort-Churchill. Je donnerai lecture des chiffres.

Evaluation du coût de la ligne du Pas à Fort-Nelson, avec les aménagements, à l'exception du matériel roulant..	\$12,100,000
Entrepôts et deux élévateurs de 4,000,000 de boisseaux et gare maritime..	4,320,000
Travaux du port, quais et dragage, sauf les feux et balises..	5,065,000

Coût total de la ligne du Pas à Port-Nelson.. \$21,485,000

Evaluation de la ligne du Pas à Fort-Churchill, avec les aménagements à l'exception du matériel roulant..	14,780,000
Entrepôts et deux élévateurs de 4,000,000 de boisseaux et gare maritime..	4,320,000
Travaux du port, quais et dragage, sauf les feux et balises..	6,675,000

Coût total de la ligne du Pas à Fort-Churchill.. \$25,775,000

Différence de coût en faveur du tracé de Port-Nelson.. 4,290,000

M. EMMERSON: Je suppose que le Gouvernement en demandant ce crédit pour le canal Welland avait quelque projet plus vaste en vue.

M. COCHRANE: Le projet était de diminuer les écluses de 27 à 6 ou 7, et bien qu'on ne se propose pas aujourd'hui de faire un canal de 30 pieds, on se propose d'avoir des écluses d'une hauteur de 30 pieds au-dessus du seuil en creusant les biefs à une profondeur d'environ 24 pieds.

M. EMMERSON: Je présume que quel que soit le travail fait dans le canal Welland proprement dit mon honorable ami a en vue une nouvelle entreprise relative à la route par eau jusqu'à Montréal. Je suis indifférent à la valeur relative des prétentions en faveur du canal Welland ou du canal de la baie Georgienne; si j'avais une opinion à émettre ou un jugement à prononcer en faveur de l'un ou de l'autre, je serais en faveur de dépenser cet argent pour le canal de la baie Georgienne. S'agit-il simplement ici de l'élargissement de la voie fluviale entre Port-Colborne et le lac Ontario ou a-t-on l'intention d'élargir les canaux du St-Laurent?

M. COCHRANE: Pour le moment il s'agit simplement du canal Welland. La modification que nous proposons diminuera de beaucoup le prix du transport. M. Richardson, de Kingston, a déclaré que la moyenne du transport d'un boisseau de blé de Fort-William à Montréal sera d'un peu plus de 5 cents. Il était persuadé que si le canal Welland était élargi de fa-

çon à permettre l'accès à des bateaux de 20 à 22 pieds de tirant, le prix du transport du grain sur cette distance serait diminué d'au moins de moitié. On n'a pas l'intention de s'occuper du Saint-Laurent pour le moment, parce qu'il faut du temps pour étudier le meilleur système à appliquer.

M. EMMERSON: Je pensais que l'un comprendrait l'autre probablement.

M. COCHRANE: Certainement.

M. EMMERSON: Par conséquent, en entreprenant ces travaux, le Canada doit avoir en vue de plus grandes entreprises. Je pourrais protester fortement contre l'idée de commencer cette grande entreprise à cette session, parce que le Gouvernement l'entreprind sans avoir des connaissances suffisantes et des renseignements précis sur le coût final probable. Pour nous, dans l'Est, nous nous intéressons davantage au développement de l'Intercolonial pour fournir à la population qui habite le long de la ligne, de nouvelles facilités, par l'acquisition d'embranchements. Les deux gouvernements m'ont dit que ce projet impliquait une forte dépense et qu'il était impossible de fixer à combien elle s'élevera et, par conséquent, que le projet ne sera pas exécuté. Je constate que le Gouvernement entreprend de faire la dépense dont il s'agit et qui est énorme en comparaison du coût de l'acquisition des embranchements de l'Intercolonial, sans avoir les renseignements qu'il exige pour l'acquisition des embranchements. Je pourrais faire une protestation en me plaçant au point de vue régionaliste, mais je ne le ferai pas. Je suis en faveur des améliorations de transport pour le Canada et je prétends que celles qui sont relatives à l'Intercolonial par l'acquisition des embranchements, sont plus dans l'intérêt du Canada et je crois avoir le droit de me plaindre...

M. COCHRANE: J'ai annoncé que j'allais m'occuper des embranchements cet été, de même que je m'occuperai du canal Welland.

M. EMMERSON: Je voudrais voir quelque preuve de cette intention dans les crédits ou dans quelque loi adoptée à cette session. J'espère que le ministre comprendra l'importance de la question des embranchements.

M. MURPHY: Le tracé du canal Welland a-t-il été définitivement arrêté?

M. COCHRANE: Oui.

M. MURPHY: Tel qu'il est indiqué sur le plan déposé par le ministre?

M. COCHRANE: Oui.

Canal Lachine, améliorations à l'écluse n° 4, \$200,000.

M. MURPHY: Quelles sont les améliorations faites à l'écluse n° 4?

M. COCHRANE: C'est un oubli dans le budget principal. Une députation des intérêts de la navigation est venue me voir plusieurs fois afin de faire redresser une courbe qui est dangereuse pour les bateaux qui entrent dans le canal.

Pour pourvoir au paiement, sous le régime de la loi d'amélioration des grandes routes du Canada, des subventions suivantes aux diverses provinces du Canada pour la construction ou l'amélioration de grandes routes, ou pour ces deux objets, suivant qu'il est stipulé dans ladite loi, savoir:

Alberta...	\$ 52,189 90
Colombie-Anglaise...	51,669 52
Manitoba...	63,460 10
Nouveau-Brunswick...	49,019 86
Nouvelle-Ecosse...	68,576 90
Ontario...	351,466 64
Ile du Prince-Edouard...	13,059 70
Québec...	278,964 80
Saskatchewan...	68,592 58

Total... .. \$1,000,000 00

M. MACLEAN (Halifax): Le Gouvernement fédéral a-t-il demandé aux provinces d'adopter une loi pour l'autoriser à faire cette dépense en faveur des routes provinciales?

M. COCHRANE: Je n'ai demandé à aucune législature de faire cela. L'article 5 du bill dit que nous devons avoir l'autorisation des législatures provinciales.

M. EMMERSON: Ce crédit est pour les paiements à faire aux routes en vertu de la loi d'amélioration des grandes routes du Canada. Cet argent sera-t-il dépensé sans s'inquiéter de la loi?

M. COCHRANE: Ce sera une question de politique. Je crois que nous aurions le droit de le faire, mais cela n'a pas encore été décidé et nous n'avons pas reçu d'information au sujet de ce que fera le Sénat.

M. GERMAN: En supposant que le Sénat persiste dans ses modifications et que le gouvernement ne l'accepte pas, je suppose que le bill sera abandonné. Ce crédit demeurera-t-il en vigueur?

M. COCHRANE: Si le bill n'est pas adopté par le Sénat comme il a été adopté par la Chambre des communes, nous ne nous proposons pas d'appliquer le crédit et nous en laisserons la responsabilité à qui elle reviendra pour avoir enterré le bill.

Imprimerie de l'Etat, \$75,000.

M. MURPHY: Quelles installations a-t-on l'intention d'acquérir?

M. ROCHE: Mon honorable ami se souviendra que lorsque MM. Hyde et O'Con-

nor ont fait l'enquête à l'Imprimerie, ils ont recommandé certains remplacements de machines à composer par de la composition à la main. L'imprimeur du roi a recommandé l'acquisition de huit machines monotype, trois machines linotype, deux grosses presses à cylindre, une presse "pony", deux presses à retiration, deux presses automatiques à cylindre, des machines à filer, une machine à plier, de l'outillage pour électrotypie et des moteurs séparés.

M. MURPHY: Je constate que le rapport sur les impressions publiques et la papeterie qui se bornait autrefois à une page en contient maintenant huit ou dix. Je l'ai lu avec grand intérêt et mes impressions ont été mêlées de satisfaction et d'amusement. Quant aux propositions qu'il renferme en vue d'amélioration à l'impression, elles sont en grande partie tirées du rapport de MM. Hyde et O'Connor. La session est trop avancée maintenant et il est trop tard ce soir pour que j'entre dans des détails, mais j'en reparlerai probablement à une autre session. Mais à propos du nouvel édifice pour l'imprimerie, je voudrais faire comprendre au secrétaire d'Etat la nécessité de se procurer un autre emplacement et de construire un nouvel édifice le plus rapidement possible.

Si cela peut faciliter le travail de mon honorable ami et lui aider à faire un choix, je puis lui dire que le sous-comité du conseil privé, nommé par l'ancien Gouvernement, a visité plusieurs emplacements dans la ville et avait fait choix de celui qui est borné par les rues Sussex, Dalhousie, Redpath et Botelier; ce terrain est connu sous le nom de l'ancienne gare Saint-Laurent et Ottawa. Cet emplacement avait été considéré comme le plus avantageux, à tous les points de vue. Il est près de la place Metcalfe et a l'avantage d'être sur une ligne de tramway; un autre avantage, c'est que le Gouvernement n'aurait à traiter qu'avec un seul propriétaire, le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'exception d'une petite pièce de terrain, au coin des rues Sussex et Botelier. La compagnie possède tout le terrain dans l'espace que je viens d'indiquer.

Si cet emplacement était choisi, les spéculateurs en terrains, d'Ottawa, qui déploient beaucoup d'activité en ce moment, en seraient peut-être désappointés, mais le choix épargnerait beaucoup d'argent au pays et il n'est pas possible de trouver un meilleur endroit à Ottawa. Il ne faut pas oublier que les trois quarts environ, des employés de l'Imprimerie nationale habitent dans cette partie de la ville, et il est utile de tenir compte de ce détail, dans le choix de l'emplacement. J'ai cru devoir faire ces remarques pour que le ministre profite du renseignement, s'il est appelé à décider la question pendant les vacances.

M. ROCHE.

M. DEVLIN: Je manquerais à mon devoir si je ne faisais pas observer au secrétaire d'Etat que lorsqu'il fut question d'un emplacement pour une nouvelle imprimerie, j'ai insisté, à titre de représentant du comité de Wright, pour qu'elle fut construite dans la ville de Hull. Je suis très sérieux en faisant cette proposition, car Hull est sur les confins de la ville d'Ottawa à laquelle elle est reliée par deux ponts. La spéculation a fait atteindre des prix exorbitants aux terrains, dans la ville d'Ottawa mais à Hull, nous pouvons offrir au Gouvernement, à très bas prix, des terrains considérables et toutes les facilités désirables pour se procurer la main-d'œuvre à bon marché. Le secrétaire d'Etat peut-être certain qu'il trouvera à Hull toute la main-d'œuvre et tous les employés dont il aura besoin pour son imprimerie. Je lui demande donc de prendre note de ma requête et de se rendre compte des avantages de la ville de Hull, avant de ne rien décider à sujet de l'emplacement de la nouvelle imprimerie.

Distribution des documents parlementaires, \$15,000.

M. LEMIEUX: Je désire appeler l'attention du secrétaire d'Etat sur une question qui ne relève pas exactement de ce crédit, mais il pourra faire parvenir nos recriminations à qui de droit. Au cours de la session, les députés de langue française se sont plaints de la traduction des débats de la Chambre.

Il est peut-être un peu tard pour soulever cette question, mais je crois me faire l'écho de ceux d'entre nous qui parlent le français, en disant que cette traduction n'est pas ce qu'elle devrait être. A plusieurs reprises, je me suis trouvé dans l'obligation de refaire la traduction de discours que j'avais prononcés, parce qu'à différents endroits le travail avait été mal fait. J'ai remarqué qu'en général la traduction est excellente, mais tout le mal provient de l'insuffisance de deux, ou peut-être trois membres du personnel de ce bureau.

J'ai eu occasion l'autre jour de parler de cette question avec un des traducteurs et il me disait que si les deux traducteurs qui ont été transférés à l'Imprimerie, où on les emploie à la correction des épreuves, étaient réinstallés dans le bureau des traducteurs de la rue Sussex, le travail serait plus satisfaisant et que l'on obtiendrait une meilleure traduction. Tout en faisant le travail de correction ils aideraient aux autres traducteurs.

Il est très important pour les députés de langue française que cette traduction soit faite convenablement, surtout quand elle est destinée à l'étranger. Je n'accuse personne en particulier, mais je répète que bien que la traduction soit excellente en général, certains passages ne méritent pas d'être lus par ceux qui ont la moindre

connaissance du français. J'ignore si mes collègues français dans cette Chambre partagent ma manière de voir, mais je sais que plusieurs d'entre eux ont exprimé leur mécontentement et le secrétaire d'Etat sera bien avisé s'il donnait des ordres pour que les deux membres du personnel qui ont été relégués à l'imprimerie, comme correcteurs d'épreuves soient réinstallés dans les bureaux de la rue Sussex, pour aider leurs confrères dans leur travail. Et s'il y a des traducteurs incaapables, qu'on leur donne un autre emploi.

M. ROCHE (Secrétaire d'Etat): Je dois informer l'honorable député de Rouville (M.-Lemieux) que je n'ai absolument rien à faire avec la qualité de la traduction; cela ne regarde pas non plus l'imprimeur du roi. Je conseillerais à mon honorable ami de porter sa plainte devant le comité des débats qui est chargé de surveiller la publication de la traduction des débats. C'est sur l'ordre de ce comité que deux traducteurs ont été transférés à l'Imprimerie. L'imprimeur du roi n'a aucun pouvoir sur eux; ils sont sous l'autorité exclusive du comité des débats.

Traitements et dépenses de l'agence à Paris, \$12,000.

M. LEMIEUX: Je désire dire quelques mots en faveur de la veuve de feu M. Fabre qui était commissaire canadien à Paris. J'ignore si des représentations ont été faites au ministre de l'Intérieur à ce sujet, mais M. Fabre a occupé cette position pendant près d'un quart de siècle et il est mort à son poste, il y a deux ans. Il était bien connu au Canada, en France et en Angleterre, comme littérateur et par ses connaissances approfondies des conditions de notre pays; mais malheureusement, ses appointements ont toujours été très insuffisants. A sa mort, sa veuve s'est trouvée dans la gêne. Elle m'a raconté elle-même, qu'en plusieurs occasions, son mari était venu en aide à des Canadiens qui se trouvaient à Paris, sans ressources. Il s'est toujours montré généreux et même prodige, sous ce rapport.

Je crois que Mme Fabre s'est adressée au Gouvernement et lui demande une gratification de \$5,000 ou \$6,000, ou une modeste pension. J'ignore si cette requête a été soumise à l'honorable ministre (M. Rogers), mais, pour ma part, je serais tout disposé à appuyer une proposition tendant à cette fin. Je répète que M. Fabre, durant les longues années qu'il a servi son pays à l'étranger, n'a toujours reçu que des émoluments très modérés et qu'il a souvent aidé de ses deniers des Canadiens sans ressources échoués à Paris. Comme il laisse une veuve dans la gêne, je considère que le Gouvernement devrait lui venir en aide de quelque manière.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Cette question a déjà occupé l'attention du Gouvernement et ce que vient de dire l'honorable député corrobore les renseignements qui nous ont été fournis; bien qu'aucune décision n'ait été prise, mon honorable ami peut être certain que cette question rencontre beaucoup de sympathie parmi les ministres et qu'il y a tout lieu d'espérer qu'elle sera résolue dans un sens favorable.

Commission du Service civil. Appointements d'un nouveau commissaire, \$5,000.

M. MURPHY: A-t-on fait le choix du nouveau titulaire?

M. ROCHE (secrétaire d'Etat): Non.

Ministère du Travail, dépenses casuelles, crédit supplémentaire, \$1,000.

M. LEMIEUX: Les journaux ont annoncé, il y a quelque temps, que le ministre du Travail se proposait de modifier la loi concernant les différends entre patrons et ouvriers. Y a-t-il quelque chose de fondé dans cette nouvelle?

M. CROTHERS (ministre du Travail): Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

Loi des enquêtes en matière de différend industriel; crédit supplémentaire, \$5,000.

M. LEMIEUX: A-t-on dans le moment plusieurs enquêtes en marche?

M. CROTHERS: Je crois qu'il n'y en a pas, dans le moment. Dernièrement, il y en a eu deux. L'une au sujet d'un différend entre le chemin de fer du Père-Marquette et ses cantonniers, et l'autre, entre le Michigan-Central et ses télégraphistes. Je crois qu'il y en a une autre en voie de formation à Winnipeg, entre le Pacifique-Canadien et ses préposés aux marchandises.

Ministère du Travail; pour un secrétaire privé, \$2,000; et pour deux commis de la deuxième division, subdivision A, \$3,200.

M. CROTHERS: Le premier item est affecté aux appointements d'un secrétaire particulier, et l'autre aux appointements de deux commis de la 2e division, subdivision A. Ce ne sont pas des commis additionnels; ils occupent leur position depuis plusieurs années et reçoivent le salaire maximum de leur classe, \$1,600. Ce sont deux fonctionnaires contrôleurs des salaires courants et leurs fonctions consistent à régler les différends, ce qui demande des hommes très intelligents. Je crois que cette augmentation leur avait été promise il y a deux ans.

Service extérieur, traitements et allocations \$3,861,856.50.

M. TOBIN: Le ministre des Postes peut-il me dire quand seront déposés les documents que j'ai demandés le 11 courant, con-

cernant la destitution du directeur du bureau de poste de Saint-Adolphe de Dods-well.

M. PELLETIER: Ces documents ont été réunis cette après-midi. Ils sont actuellement devant mon bureau et attendent ma signature. J'espère pouvoir les déposer demain.

M. TOBIN: Je retourne chez moi demain et je désire avoir une copie de ces documents. Le ministre des Postes aura-t-il l'obligeance de me les faire parvenir?

M. PELLETIER: Avec plaisir.

M. TOBIN: L'honorable ministre peut-il me dire si une enquête a été tenue à Saint-François-Xavier-de-Brompton. Au mois de décembre dernier, le directeur du bureau de poste de cet endroit a reçu une lettre du département dans laquelle on lui reprochait de s'être mêlé d'élection et on lui demandait ce qu'il avait à dire pour sa défense. Depuis, il n'a entendu parler de rien, mais j'ai été informé par d'autres que M. Fiset, de Québec avait été chargé d'ins-tituer une enquête. Je voudrais avoir la promesse qu'une enquête aura lieu avant que M. Carrier soit destitué.

M. PELLETIER: M. Verret est ici. Il lira dans les 'Débats' la question de mon honorable ami et il lui écrira demain pour lui dire tout ce qui a été fait. Parlant de mémoire, je crois qu'il n'y a pas eu d'enquête.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de répondre par lettre à la question que je lui ai posée hier?

M. PELLETIER: Avec plaisir. L'honorable député veut-il expliquer clairement la nature de sa demande?

M. MACLEAN (Halifax): Elle se rapportait à la résiliation projetée de la convention relative au transport des sacs du courrier de Bedford à la gare de Bedford-Bank, dont j'ai parlé avant-hier soir.

M. TOBIN: L'honorable ministre des Postes a-t-il tenu une enquête dans le cas des accusations portées contre le maître de poste de Disraëli, comté de Wolfe? On m'informe qu'on s'est plaint de cet homme, en sa qualité de fonctionnaire de l'Etat, et qu'un nommé I. E. Rhéault a déjà demandé cet emploi. L'honorable ministre des Postes a-t-il décidé ce cas?

M. PELLETIER: Pas encore.

M. TOBIN: Le maître de poste ne sera pas remercié de ses services avant qu'on n'étudie son cas, n'est-ce pas?

M. PELLETIER: Non.

M. TOBIN: Je puis en dire autant du cas du maître de poste de Ham-Nord. Il y a quelques jours je recevais une lettre se

M. TOBIN.

rapportant à cette question d'un ami, M. Demers, qui remplit depuis douze ans la fonction de maître de poste de cet endroit, après avoir été recommandé à ce poste par la majorité des habitants de Ham-Nord. Le bureau de poste se trouve à un endroit très central. L'honorable ministre des Postes sait que la population des campagnes aime que le bureau de poste se trouve, autant que possible, à proximité de l'église. Les cultivateurs qui se rendent à celle-ci le dimanche peuvent recevoir leur courrier régulièrement et M. Demers est bien la personne toute désignée pour remplir la fonction de maître de poste. On ne peut lui reprocher de manquer à son devoir en cette qualité. Il est conservateur, bien qu'ami du présent député (M. Tobin). Je le reconnais; je suis persuadé qu'il n'a pris la moindre part aux luttes électorales. Cependant, quelques-uns de ses adversaires à cet endroit, pour une raison quelconque, ont fait signer des requêtes demandant la tête de ce fonctionnaire des postes. Je ne crois pas que l'honorable ministre ait reçu ces documents, mais ceux-ci lui parviendront bientôt. Je suppose que l'honorable ministre des Postes ne remerciera pas de ses services un bon fonctionnaire, avant d'avoir fait une enquête à son sujet.

M. PELLETIER: C'est la règle établie.

M. TOBIN: Et on l'appliquera dans les cas des maîtres de poste de Saint-Georges, de Windsor et de Walton, n'est-ce pas?

M. PELLETIER: C'est la règle.

M. TOBIN: Eh bien, je suis content.

M. PELLETIER: Sans doute, il y a cette exception dont j'ai parlé plusieurs fois à la Chambre. Elle s'applique au cas des maîtres de poste qu'on a remerciés de leurs services sans motif depuis 1896. Ce sont les seuls maîtres de poste que nous réintégrerons dans leurs fonctions.

M. TOBIN: L'honorable ministre des Postes dit: remerciés de leurs services sans motif." Supposons le cas d'un maître de poste qu'on a remercié de ses services après 1896 parce qu'il avait pris part aux luttes politiques et qu'il aurait discuté sur les tréteaux publics avec les candidats du parti libéral.

M. ROGERS: Ce serait là une révocation motivée.

M. TOBIN: Je puis dire à l'honorable ministre (M. Pelletier) que dans le comté de Richmond-et-Wolfe, à Disraëli, J. E. Rhéault qui demande la révocation du maître de poste de cet endroit, remplissait cette fonction avant 1896. On peut dire que ce bureau de poste servait de salle de comité au parti conservateur. Cet homme-là parcourait en tous sens le canton Disra-

éli et ses environs, tenant des assemblées, discutant les questions politiques au point de vue du parti conservateur. Une enquête fut tenue alors par l'inspecteur M. Thompson, de Sherbrooke, un conservateur; dans son rapport M. Thompson déclarait que M. Rhéault s'était mêlé activement aux luttes politiques et, c'est à la suite de ce rapport que le fonctionnaire en question reçut son congé. Je sais pertinemment que M. Adams, qui remplit aujourd'hui la fonction de maître de poste à cet endroit, n'a aucunement pris part à la dernière campagne électorale et . . .

M. PELLETIER: Je demande à mon honorable ami (M. Tobin) de ne pas insister par trop sur cette question. Il n'ignore pas que rien n'a été fait à ce propos.

M. TOBIN: Je consens volontiers à ne plus m'occuper de cette question, si l'honorable ministre des Postes veut en faire autant. Je suis prêt à accepter la parole de l'honorable ministre des Postes. Je sais qu'il veut rendre justice à tous. Si mon honorable ami est prêt à traiter les fonctionnaires publics de mon comté en la façon que j'espère qu'il les traitera, je ne discuterai pas plus longtemps la question que j'ai soulevée.

M. PELLETIER: Je m'étonne que mon honorable ami ait soulevé une question à propos de laquelle il sait que je n'ai rien fait et que j'ai refusé d'agir.

M. TOBIN: Ce qui s'est produit à Saint-Adolphe et Doddsell où il a remercié M. Cloutier de ses services en qualité de maître de poste, peut arriver ailleurs.

M. BELAND: J'aimerais connaître les détails qui se rapportent au cas de M. Lacombe, de Saint-Sébastien.

M. PELLETIER: J'ai le cas Taschereau devant moi.

M. BELAND: Si je ne me trompe, l'honorable ministre des Postes dit que M. Thibeaudeau, de Taschereau, a démissionné avant qu'on eût fait une enquête.

M. PELLETIER: C'est bien cela. J'ai par devers moi des documents qui démontrent que je ne me suis pas trompé. Voici ce que M. Stafford dit dans son rapport :

J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'après avoir donné l'avis requis à M. Thibodeau, ce dernier se rendit à l'endroit indiqué dans l'avis et qu'il m'a déclaré alors qu'il aimait mieux qu'on ne fit pas d'enquête dans son cas. C'est alors qu'il signa la déclaration ci-annexée et par laquelle il démissionnait en qualité de maître de poste.

M. BELAND: Ce document indique-t-il le motif qui animait celui qui l'a signé?

M. PELLETIER: Voici le document signé par la personne en question :

Je, Georges Thibodeau, maître de poste à Taschereau, comté de Beauce, déclare que je préfère qu'on ne tienne pas d'enquête dans mon cas. J'ai démissionné en qualité de maître de poste. Je suis et resterai libéral. Je demande au commissaire de faire connaître ces faits à l'honorable M. Pelletier, ministre des Postes.

M. BELAND: Il ne dit pas qu'il s'est mêlé d'élections au cours de la dernière période.

M. PELLETIER: Non, mais il a démissionné.

M. BELAND: J'aimerais connaître les détails qui se rapportent au cas de Saint-Sébastien. Je connais les raisons que l'honorable ministre des Postes va invoquées dans ce cas et qui se résument à ceci. En 1896 le maître de poste, M. Louis Paradis, était remercié de ses services et on le remplaça par M. G. L. Lacombe. Je ne puis expliquer cet acte, si j'oublie qu'il fallait créer une situation pour l'ancien maître de poste.

M. PELLETIER: Il s'agissait de réintégrer à ses fonctions l'ancien maître de poste.

M. BELAND: Je tiens à expliquer ce qui s'est passé en 1896. M. Paradis habitait à environ 10 arpents de l'église et on lui a demandé d'installer le bureau de poste dans le centre du village; non seulement les libéraux, mais le curé lui-même de cette paroisse—M. Meunier alors—demandaient ce changement. M. Meunier est décédé depuis lors, mais je suis certains de ne pas insulter à sa mémoire, si je dis qu'en son vivant il s'est toujours montré conservateur convaincu. Donc, le curé de la paroisse signa la requête qui demandait qu'on transportât le bureau de poste à un endroit plus rapproché de l'église. Le représentant de ce comté était alors le docteur Godbout, aujourd'hui sénateur, qui demanda à M. Paradis de transporter le bureau de poste à un endroit plus central, ce que M. Paradis refusa de faire. M. le docteur Godbout ne demanda pas la révocation de M. Paradis, mais, pressé de toutes parts par le curé, les conseillers municipaux, le maire et tous les habitants de l'endroit, il avertit M. Paradis que si, à l'expiration de trois mois, il n'obtempérait pas à la demande des habitants de la ville, il recevrait son congé. Personne ne demandait la tête de M. Paradis; ce qu'on voulait, c'était que le bureau fût transporté au centre de la ville, ce à quoi M. Paradis refusa d'accéder. A l'expiration de trois mois M. le docteur Godbout proposa la nomination de M. Lacombe. Celui-ci n'avait jamais pris une part active aux luttes politiques.

Voici une lettre dont l'honorable directeur général des Postes pourra prendre connaissance, s'il le désire. Elle est signée

par une personne en qui il aura foi, j'en suis certain, et qui déclare que M. Lacombe n'a pris aucune part active aux luttes politiques. C'est un marchand. Si je ne me trompe, ses sympathies allaient plutôt à mon adversaire et au représentant de ce comté à la législature de Québec. On l'a remercié de ses services et M. Paradis fut installé à sa place. Je crois savoir qu'on a transporté ce bureau de poste à une distance éloignée du centre de la ville. Je ne pense pas que les habitants de cette ville approuvent cette destitution. J'imagine qu'il s'agit plutôt d'un cas de persécution pure et simple. M. Paradis n'a pas été remercié de ses services pour des considérations d'une nature politique, mais plutôt parce qu'il avait discuté les questions politiques à mes côtés sur les tréteaux publics en 1896. J'estime que si l'on avait établi tous ces faits devant l'honorable directeur général des Postes, il n'aurait pas remercié de ses services M. Lacombe.

Mais laissant de côté toutes les circonstances, je demanderai à l'honorable directeur général des Postes de me faire connaître la raison pour laquelle on a adressé à celui qui transporte le courrier dans une autre partie du comté de Beauce un avis l'informant que l'on n'avait plus besoin de ses services en cette qualité, je veux parler de M. Henri, de Scotts, comté de Beauce, qui n'a plus l'entreprise du transport des sacs du courrier à cet endroit. En compulsant les documents qu'on a déposés au cours de cette session, j'observe qu'aucun d'eux n'indique le moindre renseignement à ce propos. Voici ce que dit M. Foy dans une lettre au directeur général des Postes:

Je constate, d'après ce qu'il me dit, que M. Hubert Couture s'est adressé à nous pour obtenir l'entreprise du transport du courrier de la gare de Scotts au bureau de poste et j'ai l'honneur de vous proposer sa nomination, car il s'agit d'un homme très honnête et très sobre—si vous aviez besoin de retenir les services de quelqu'un pour remplir cet emploi.

Je trouve ici une lettre de M. Morency qui recommande la nomination de M. Couture en prenant bien soin de dire que Couture est un bon conservateur, alors que Henri est un libéral reconnu.

M. PELLETIER: C'est un bon commencement.

M. BELAND: Il y a une lettre adressée à M. Hamel, avocat à Saint-Joseph de la Beauce, et laquelle nous apprend que l'inspecteur des postes à Québec avait reçu l'ordre d'avertir Henri qu'à l'expiration de trois mois son entreprise cesserait. Quelle est la politique que l'honorable directeur général des Postes entend appliquer dans le cas de ces entreprises? J'aimerais savoir

M. BELAND.

si celui qui transporte les sacs du courrier suivant convention écrite avec le ministre des Postes, et qui a rempli à la lettre toutes les conditions indiquées dans son marché peut se voir enlever son entreprise s'il prend la moindre part à une campagne électorale.

M. PELLETIER: Il y a dans le contrat deux clauses dont l'une stipule que le contrat peut être résilié sans avis aucun.

M. MACLEAN (Halifax): Pour juste motif.

M. PELLETIER: Aux termes de l'autre, le ministre des Postes est autorisé, lorsqu'il juge qu'il y va de l'intérêt général, à résilier le contrat en donnant trois mois d'avis.

M. PROULX: Le public gagne-t-il à ce qu'on remplace un libéral par un conservateur?

M. PELLETIER: C'est un bon commencement. Il ne sera pas résilié de contrat—je n'en ai pas encore résilié un seul parce que celui-ci est libéral et celui-là conservateur; mais aux courriers d'entreprise qui ont jugé à propos de faire de la propagande sur leur itinéraire, qui ont tiré parti de leur entreprise pour faire de la politique, j'ai donné les trois mois d'avis.

M. BELAND: Le fait n'est pas prouvé dans le cas actuel.

M. PELLETIER: Je ne m'en souviens pas dans le moment.

M. BELAND: A ses moments de loisir, le courrier d'entreprise peut bien causer politique et même faire de la propagande. Quel mal y a-t-il à cela? La résiliation d'un contrat en de telles circonstances ne semble-t-elle pas souverainement injuste?

M. PELLETIER: Le contrat autorise le ministre des Postes à en agir ainsi.

M. BELAND: Prenons le cas de celui qui entreprend de porter le courrier à une distance de deux milles moyennant une rémunération de \$199. Quand il a obtenu son contrat, le pauvre diable s'achète un cheval et prend ses dispositions pour les quatre années que doit durer le contrat. C'est une injustice criante que de résilier ce contrat au bout de deux ans. Rien dans la résolution votée par la Chambre n'autorise la résiliation de quelque contrat passé avec le Gouvernement. Cette résolution ne saurait viser les entrepreneurs. Certes, si l'entrepreneur négligeait son devoir pour s'ingérer dans la politique, cela changerait la question; mais rien ne prouve qu'il en soit ainsi dans le cas qui nous occupe.

M. PELLETIER: Je m'en informerai.

M. CARVELL: La déclaration du ministre des Postes est la plus terrifiante de toutes celles que l'on ait jamais entendues

en cette Chambre. Je ne me serais jamais attendu à entendre un homme politique du Canada déclarer que le pauvre courrier d'entreprise ayant obtenu un contrat à la suite d'un concours, qui touche à peu près la moitié de ce que vaut son travail, se verra résilier son contrat s'il a le malheur de faire connaître son opinion en politique le long de son itinéraire. Se peut-il que le ministre des Postes s'abaisse jusqu'à agir de la sorte?

M. PELLETIER: Cette règle a été établie au ministère des Postes par un homme qui est aujourd'hui juge en chef et dont le nom est sir William Mulock.

M. CARVELL: J'aimerais à en avoir la preuve, car j'en doute.

M. FOWLER: Dans mon propre comté, on a résilié en 1896 les contrats de trois ou quatre courriers d'entreprise parce qu'ils s'étaient un peu mêlés de politique.

M. CARVELL: Avant l'expiration du contrat?

M. FOWLER: Oui; l'un des contrats ne devait expirer qu'à trois ans de là.

M. MACLEAN (Halifax): Comme il est tard et que la session est fort avancée, le ministre des Postes peut se permettre certaines choses qui ne subiront pas le feu de la critique, mais je le prévins qu'un jour viendra où ses procédés administratifs seront scrutés à fond. L'administrateur public qui, pour des motifs politiques, résilie le contrat qu'un courrier d'entreprise a obtenu par voie de concours, quand cet entrepreneur tient convenablement ses engagements, est indigne de faire partie du cabinet et avilit le service public du Canada. Le Parlement tout entier devrait s'élever contre une telle manière d'agir.

Le ministre dédaigne de répondre sérieusement aux questions que nous lui faisons. Les contrats régulièrement passés ont été résiliés en d'autres comtés, et comme la chose se répète souvent, le moins que nous puissions faire, c'est d'inviter le ministre à exposer sérieusement les motifs qui le portent à agir de la sorte.

M. SINCLAIR: Dans mon propre comté il s'est commis une grave injustice de cette nature. Un particulier, M. McGrath, de Sherbrooke, Nouvelle-Ecosse, avait, il y a un an environ, acheté tout ce qu'il lui fallait pour exécuter l'entreprise considérable et fort difficile qui lui avait été adjugée par contrat, du service du courrier sur le littoral de l'Atlantique, entre Halifax et Sherbrooke. Il devait recevoir \$3,000 par année, s'était acheté plusieurs chevaux et voitures, et s'acquittait de la besogne à la satisfaction du public et du ministère.

Jamais je n'ai entendu formuler la moindre plainte au sujet de la façon dont M.

McGrath s'acquittait de sa tâche; cependant son contrat fut résilié sans avis comme sans motif, et cela pour donner l'entreprise à un membre actif du parti conservateur. Ils sont nombreux les contrats relatifs à l'entreprise du courrier adjugée au plus bas soumissionnaire, que le ministre des Postes a résiliés dans le seul but de donner l'entreprise à quelque ami politique.

Pour ce qui est de la révocation de M. Harris, ci-devant receveur de la poste à Whitehead, je dois dire qu'après avoir examiné les documents déposés par le ministre, je constate que l'accusation portée contre M. Harris est formulée dans une lettre écrite par M. George Munroe, qui affirme simplement que ce receveur de la poste s'occupe activement de politique. M. Harris est un des principaux marchands du village, il est juge de paix; c'est un homme fort honorable, et je ne crois pas que l'on puisse prouver qu'il ait commis la moindre action répréhensible, même dans le domaine de la politique. Je vois aussi que le secrétaire du ministère des Postes a adressé à M. Harris une lettre ainsi conçue:

Ottawa, 21 janvier 1912.

Monsieur.—Je suis chargé de vous prévenir que l'on a appris au ministère que depuis que vous êtes nommé receveur de la poste vous ne vous contentez pas, quand viennent les élections fédérales et provinciales, d'aller tranquillement déposer votre bulletin. Le directeur général des Postes désire donc savoir ce que vous avez à répondre à cette accusation.

M. Harris répondit comme suit:

J'ai reçu votre lettre du 24 courant et en ai soigneusement noté la teneur; je dois vous répondre que j'ai toujours voté aux élections, mais qu'il ne me semble pas que j'aie fait acte de partisan actif.

M. Harris reçut alors une lettre conçue en ces termes:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 du mois dernier en réponse à celle que je vous écrivais le 21 pour vous prévenir que l'on avait appris au ministère que depuis que vous êtes employé en qualité de receveur de la poste vous vous occupez activement de politique fédérale. Je désire vous faire observer que la réponse que vous faites, à savoir qu'il ne vous semble pas que vous ayez fait acte de partisan actif, n'est pas jugée satisfaisante.

Je me demande quelle autre réponse M. Harris aurait bien pu faire. On lui apprend qu'il est accusé de s'être activement occupé de politique, il répond qu'il ne se considère pas comme un partisan actif, et sur ce, le directeur général des Postes le destitue sans enquête, sans même préciser une seule faute.

M. PELLETIER: Vous n'avez pas lu la lettre en entier.

M. SINCLAIR: Le reste n'est pas de nature à mettre le ministre en meilleure posture, la voici:

Le ministère désire savoir si, oui ou non, vous avez pris une part active aux élections fédérales depuis que vous êtes receveur de la poste, et je dois vous prier de répondre d'une manière précise à cette question.

En disant qu'il n'avait pas fait acte de partisan actif, M. Harris n'avait-il pas donné une réponse assez précise?

M. PELLETIER: C'était une réponse évasive.

M. SINCLAIR: C'était du moins une dénégation qui suffisait, puisqu'on ne l'acceptait pas, à motiver une enquête. Le ministre aurait dû en ordonner une, mais non, il s'est empressé de destituer M. Harris sans forme aucune de procès.

Le Gouvernement nous apprenait l'autre jour qu'il y a en ce moment quarante commissaires enquêteurs qui parcourent le pays moyennant une rémunération variant entre \$65 et \$10 par jour, non compris les frais de déplacement. Ces commissaires coûtent au pays \$1,000 par jour ou même davantage. Si le directeur général des Postes ne veut pas d'enquêtes impartiales, mieux vaudrait n'en pas instituer du tout, pratiquer l'économie et révoquer tous les employés libéraux. Le ministre ferait montre d'un peu plus de courage s'il agissait de la sorte.

M. BURNHAM: A-t-on déposé l'ensemble des témoignages?

M. CARVELL: Il n'y a pas de témoignages à déposer; le ministre a fait des destitutions dans mon comté sans enquête et sans avis.

M. SINCLAIR: En certains cas, il n'y a pas d'enquête et nul n'est interrogé. Il y a dans mon comté un commissaire qui a une manière fort drôle de tenir des enquêtes impartiales. Il y a quelques jours, il se livrait à des investigations au sujet d'un certain nombre de fonctionnaires de Guysborough, et on m'a mis au fait de sa manière de procéder.

A son arrivée en ville, il descendit à une pension et annonça que les enquêtes se feraient à huis clos, dans sa chambre à coucher où ne seraient admis que l'inculpé, le témoin et lui-même. Un avocat s'étant présenté, il ne lui permit pas de poser de questions, disant que s'il y avait lieu de faire des questions il les ferait lui-même. A l'un des inculpés qui réclamait le droit de contre-interroger un témoin, il ordonna de se taire. Il assigna des témoins à qui il fit signer des déclarations sur lesquelles les inculpés ne furent pas même admis à jeter un coup d'œil. Dans certaine affaire, il devait tenir séance à quatre heures de l'après-midi; vers dix heures du matin, arrive un témoin qui se déclare peu disposé à attendre jusqu'à quatre heures: le commissaire le fait monter à sa chambre à coucher et lui fait signer un document

M. SINCLAIR.

où certaines accusations étaient formulées contre un employé; or, bien que celui-ci se trouvât alors dans la maison voisine et eût pu se trouver là au bout d'un instant, le commissaire ne le mit pas en présence du témoin.

M. BURNHAM: Comment se fait-il que l'honorable député sache tout cela?

M. SINCLAIR: Je connais tous les faits concernant cette cause parce qu'ils m'ont été communiqués par l'avocat qui était présent, et j'ai des preuves à l'appui de tout ce que j'avance. Il a fait signer une déclaration au témoin en l'absence de l'accusé, et un peu plus tard, rencontrant le témoin, il l'emmena à sa chambre à coucher et en obtint une seconde déclaration.

Lorsque cet homme vint pour être jugé, à quatre heures du soir, il dit qu'il aimerait à voir les deux déclarations qu'avait signées le témoin. M. Duchemin, qui dans ce cas était l'exécuteur, refusa de lui donner copie de ces déclarations, mais dit qu'il allait lui en donner lecture. Il n'en lut qu'une seule qui n'était pas conforme à ce que le témoin dit avoir déclaré. Voilà comment on a conduit cette enquête. Ce Duchemin essaya aussi d'intimider la jeune employée du télégraphe. Il lui demanda de lui communiquer tous les télégrammes de Torrey qui furent expédiés de ce bureau dans le courant des mois d'août et de septembre. La télégraphiste dit qu'elle voudrait qu'il lui donnât les noms des destinataires et les dates de ces télégrammes, mais M. Duchemin répliqua qu'il fallait qu'elle lui montrât tous les télégrammes quels qu'en fussent les noms et les dates. Elle télégraphia au bureau-chef demandant si elle devait se rendre à cette demande, et on lui répondit que non.

Il la menaça d'une poursuite au criminel, et tint cette jeune fille toute la journée dans un état de surexcitation et finit par la soumettre à un interrogatoire rigoureux, mais il ne put rien découvrir qui fût au détriment de la personne qu'il poursuivait. La manière brutale et injuste dont ce Duchemin conduit cette enquête est dégoûtante pour quiconque y connaît quelque chose. Il vaudrait mieux pour nous qu'on ne fit absolument aucune enquête, vu surtout que nous payons très grassement ces gens-là pour parcourir le pays et agir ainsi au nom du Gouvernement. J'ai voulu faire connaître à mon honorable ami la conduite de son agent dans mon comté, afin qu'il puisse, s'il le juge à propos, le rappeler et y envoyer quelqu'un qui soit apte à tenir une enquête de cette nature.

M. PELLETIER: Où cela s'est-il passé?

M. SINCLAIR: Dans la ville de Guysborough.

M. MACDONALD: Le ministre des Postes va-t-il accorder quelque dédommagement aux adjudicataires d'un contrat

pour le transport des lettres et objets de correspondance dont les contrats ont été annulés sommairement, sans une enquête quelconque, sans aucune déclaration de membres de cette Chambre et sans autres renseignements que les accusations portées sans aucune preuve à l'appui?

M. PELLETIER: Je n'ai rien fait de tel.

M. MACDONALD: L'honorable ministre serait-il prêt à résilier le contrat d'une personne qui viendrait lui dire qu'elle en a assez et n'en veut plus, ou bien, insisterait-il pour que cette personne continue à remplir son engagement aux anciennes conditions?

M. PELLETIER: Chaque fois que le nouveau titulaire ne voudra pas accepter le même prix ou un prix plus bas que celui de son prédécesseur, nous demanderons des soumissions.

M. MACDONALD: Mais supposons qu'une personne ayant obtenu une adjudication parce que sa soumission était la plus basse, vienne trouver mon honorable ami et lui dise qu'elle ne veut pas continuer l'exécution de ce contrat pour la durée de temps spécifiée, mon honorable ami va-t-il consentir à cette résiliation?

M. PELLETIER: Nous y consentons quelquefois. Cela dépend des circonstances.

M. MACDONALD: De quelles circonstances?

M. PELLETIER: Chaque cas doit être jugé sur sa propre valeur.

M. MACDONALD: L'honorable ministre insiste sur un nouveau principe. Un contrat conclu avec le ministre des Postes n'est nullement un contrat. Mon honorable ami peut le résilier quand il lui plaira, et il le résiliera sans accorder de dédommagements quelles que soient les dépenses qu'ait pu effectuer l'adjudicataire; et si quelqu'un a accepté un contrat dont il ne veut plus, tout ce qu'il a à faire, c'est d'aller trouver l'honorable ministre et d'y renoncer.

M. LANCASTER: Il en était ainsi sous l'ancien régime.

M. MACDONALD: Non, cela ne se faisait pas.

M. FOWLER: Cela se faisait, et je puis le prouver.

M. MACDONALD: L'honorable ministre des Postes va bien, et la décapitation de personnes connues pour appartenir au parti libéral avance rapidement. Non content du témoignage des députés partisans du Gouvernement, il a accepté les déclarations de personnes irresponsables, de supposés conservateurs, qui lui ont écrit, et sur la dénonciation desquels il a résilié des contrats et destitué des maîtres de poste. Quant à moi, je ne prétends point soulever d'objec-

tions à la destitution de quelqu'un qui s'est réellement montré partisan politique; mais si le ministre des Postes entend, aujourd'hui, ou à l'avenir, avant la prochaine session du Parlement, démettre qui que ce soit, dans mon comté, sans enquête, sur la parole de quelqu'un qui ne siège pas dans cette enceinte, je tiens à lui dire qu'il y aura d'autres sessions du Parlement et qu'il passera plusieurs nuits sans sommeil, ainsi que d'autres ministres, car nous ne sommes point disposés à tolérer en ce pays une telle manière d'agir.

Le ministre des Postes est le premier de toute la bande de corsaires. Il s'est montré le plus impitoyable de tous dans son dédain de toute raison qui devrait exercer quelque influence sur une décision ministérielle. Il est bon que mon honorable ami sache bien que la présente session n'est point un criterium qui lui permette de se rendre compte de ce qu'il attend s'il continue comme il a commencé. Quant à ce qui concerne la conduite de ce Duchemin, si jamais, depuis Jeffries, il y a eu, en quelque pays que ce soit, une cour de justice ou un tribunal qui ait agi de cette manière, je voudrais bien savoir où. Voilà plusieurs fois que je soulève cette question dans cette Chambre. Permettez-moi d'en donner un exemple. Au début de la session, je priai le ministre des Travaux publics d'ordonner une enquête au sujet d'une personne contre laquelle des plaintes avaient été portées. Il me promit de le faire; mais on refusa un avocat à l'accusé. Pourquoi refuserait-on un avocat à une personne accusée d'un délit politique sur lequel on va se prononcer? Supposons qu'il s'agisse du gardien d'un édifice public, est-ce là un homme qui puisse exposer convenablement sa cause devant un tribunal? Qu'il s'agisse d'un titulaire de contrat pour le transport des colis postaux, M. Duchemin ne veut permettre à aucun accusé de se faire représenter par un avocat, ni même de poser une question au témoin en sa présence.

"Si vous voulez poser une question, dit-il, je m'en charge. Il dit aux accusés: "Si vous voulez poser des questions, soumettez-les moi et je verrai si je dois les poser ou non". Voilà une belle enquête. Destituer les partisans, si vous le voulez, mais, pour l'amour du ciel, mettez-y des formes. Y a-t-il quelque sens commun à poursuivre une telle guerre? Est-ce loyal, ou juste, ou honorable? Que quelque honorable député ici présent aille trouver le directeur général des Postes et lui dise qu'il demande sous sa responsabilité de membre du Parlement que l'on fasse quelque chose dans sa circonscription, très bien, qu'on le fasse. Mais lorsqu'il s'agit d'un comté dont personne en cette enceinte ne peut défendre la cause, ne devrait-il pas y avoir un jugement équitable? Mon honorable ami le di-

recteur général des Postes et d'autres honorables députés disent: "Vous allez être jugé avec équité". Et cependant, ce Duchemin, partisan sans responsabilité aucune, homme d'une réputation des moins enviabiles, qui n'a aucune notion de ce qui est juste et bien, a adressé un rapport au ministre des Travaux publics proposant que ce gardien soit destitué. Je suis allé trouver le ministre des Travaux publics et je l'ai prié d'avoir la bonté d'exiger que Duchemin lui fit tenir les témoignages recueillis par lui, et de les examiner avant d'en venir à une décision. Ce soir, en entrant à la Chambre, j'ai reçu une lettre m'informant que la destitution a été faite, sans que l'on ait examiné une seule preuve.

Cette conduite peut être très habile, mes honorables adversaires peuvent faire plaisir à quelques suppôts conservateurs dans leurs circonscriptions électorales respectives, mais ils n'en retireront aucun avantage politique. En effet, l'homme que l'on destitue dans ces conditions, se retire bien décidé à se venger et déterminé à combattre jusqu'à ce qu'il ait rendu la monnaie de leur pièce à ceux qui l'ont traité injustement. Si mes honorable amis trouvent cela de bonne politique, grand bien leur fasse, mais ce n'est point là un procédé loyal, ce n'est ni convenable, ni juste, et il n'y a pas ici un seul honorable député qui ne le sache fort bien. Je tiens à dire au directeur général des Postes, qui a fait dans mon comté une ou deux destitutions de cette nature, que je désire autant que qui que ce soit ici voir la prorogation de cette session du Parlement, mais je lui promets que, si j'ai la santé et la force d'être ici l'hiver prochain, et que lui ou quelqu'un de ses collègues essaient de recommencer, il ne passeront pas la prochaine session du Parlement sur un lit de roses.

M. PELLETIER: Je suis prêt à passer bien des nuits sans sommeil pour avoir rempli mon devoir. . .

M. MACDONALD: Appelez-vous cela devoir?

M. PELLETIER: Et aucune menace du député de Picton ou de n'importe qui en cette Chambre ne m'empêchera de faire ce que je considère être mon devoir.

M. MACDONALD: L'honorable ministre considère-t-il qu'il est de son devoir de mettre effrontément en pratique en ce pays, sans examen, la maxime qui veut que les dépouilles appartiennent aux vainqueurs?

M. PELLETIER: L'attaque dont je suis l'objet ce soir est ma récompense pour ne pas avoir destitué tous les maîtres de postes dont on m'a demandé la destitution.

M. CARVELL: Vous allez les destituer tous.

M. PELLETIER: Les destituer tous?

M. MACDONALD.

M. CARVELL: Oui, jusqu'au dernier.

M. PELLETIER: Je déclare à mon honorable ami que ce qu'il dit n'est pas vrai

M. CARVELL: Vous les avez tous destitués dans ma circonscription électorale. Il n'y en a pas un seul que vous ayez épargné. C'est pire qu'un vol de grand chemin.

M. PELLETIER: Je dis que, dans bien des cas, j'ai refusé de destituer des maîtres de poste dont on m'avait demandé la destitution, et cela quand j'ai jugé que je ne devais pas l'accorder.

M. MACDONALD: Où cela?

M. CARVELL: Ce n'est pas le cas pour ma circonscription.

M. PELLETIER: Si le temps n'était pas si court, je pourrais lire au comité les réponses que j'ai faites quand j'ai cru que ces demandes de destitution n'étaient pas raisonnables.

M. MACDONALD: Comment avez-vous constaté que les destitutions demandées n'étaient pas raisonnables?

M. PELLETIER: J'ai usé de mon jugement au meilleur de ma connaissance.

M. MACDONALD: Vous n'y connaissez rien.

M. PELLETIER: Je n'ai pas destitué un employé sans que je crus qu'il le méritait.

M. CARVELL: Et les femmes?

M. PELLETIER: Et je continuerai à agir de la même manière dans l'avenir. Aucune menace ne m'empêcheront de faire ce que je crois être mon devoir. Quant au cas de M. Duchemin dont quelques députés ont parlé, il mérite d'être étudié. Si les faits sont tels qu'on les rapporte, je m'occuperai certainement de la chose, parce que je ne crois pas que ce soit juste. Toutes les allégations sont dans le hansard et j'ai demandé à l'assistant du sous-ministre d'écrire à M. Duchemin, de lui envoyer une copie de ce qui a été dit à son sujet et de lui demander de répondre, parce que M. Duchemin n'est pas ici pour se défendre.

M. TOBIN: Je demanderai à l'honorable ministre des Postes si le docteur Shurtleff est la même personne qui tient une enquête au sujet de Joseph Cloutier de Sainte-Agathe de Dudswell? Voici les titres d'un article que je trouve dans le "Daily Record" de Sherbrooke, dans son numéro du 26 janvier, au sujet des actes de la personne en question:

Intervention politique dans les Cantons de l'Est.

Le commissaire Shurtleff, C.R., a commencé une enquête. . .

Il a entendu des dépositions contre le directeur de la poste et les officiers des douanes—

les dépositions sont données sous serment et transmises au ministère à Ottawa.

Voici une autre nouvelle publiée dans le "Daily Record" du 6 mars:

**PREPARATIFS POUR LES ELECTIONS—
SHERBROOKE S'ATTEND A DES ELEC-
TIONS PROVINCIALES PROCHAINES.**

Sherbrooke, 6 mars. (Spécial).—Les chefs conservateurs des Cantons de l'Est s'attendent à avoir des élections provinciales prochainement et se préparent à faire une lutte très vive. A l'assemblée annuelle de l'association conservatrice, tenue ici la semaine dernière, il a été annoncé que vu le succès du parti aux dernières élections fédérales, il sera possible de trouver des candidats très forts. M. W. L. Shurtleff, de Coaticook, a été nommé organisateur en chef dans les Cantons de l'Est.

J'aurais plutôt confiance dans l'honorable ministre des Postes pour rendre justice aux directeurs de la poste dans les comtés de Richmond-et-Wolfe que dans M. Shurtleff. Cet homme est l'organisateur du parti conservateur dans les Cantons de l'Est, et je demanderai à l'honorable ministre des Postes s'il croit qu'il est bien la personne qui convient pour faire une enquête impartiale.

M. PELLETIER: C'est un homme très honorable.

M. TOBIN: Je sais que cet homme ne fera pas une enquête impartiale: il est l'organisateur tory dans les Cantons de l'Est. Je suis du même avis que mon honorable ami de Pictou au sujet de la manière dont ces enquêtes sont faites. Une accusation est portée contre un agent de l'administration, mais celui-ci ne peut pas savoir qui a porté l'accusation, et il n'entend pas non plus ce que l'on dépose contre lui. Je ne crois pas que cela soit juste ou équitable. Je suis certain que si l'honorable ministre des Postes faisait lui-même l'enquête dans les cantons de l'Est, il ne destituerait personne. Je n'ai rien à dire contre M. Shurtleff comme citoyen, mais il est un organisateur politique, et l'honorable ministre des Postes devrait être assez généreux pour confier cette tâche à une autre personne que M. Shurtleff, qui a été si mêlé à la politique dans le passé.

M. CARROLL: J'ai demandé l'autre soir à l'honorable ministre des Postes quelle était la raison du changement dans l'ancien service postal à New-Waterford et à East-Waterford, et qui avait demandé le changement?

M. PELLETIER: D'après le dossier que j'ai devant moi, quelqu'un a demandé de faire un changement, mais on n'en a pas fait. Cependant, je ne voudrais pas l'assurer avec trop de certitude.

M. CARROLL: Il n'y a aucun doute qu'un changement a été fait et ce changement n'est certainement pas à

l'avantage de la population en général, et spécialement du commerce de cette localité. Il est plutôt dans l'intérêt des tireurs de ficelle politique. Je demanderai au ministre des Postes de faire faire une enquête par le premier de ses inspecteurs qui ira dans cette partie du pays. Je ne lui demande pas d'envoyer un homme expressément pour cela, mais l'inspecteur va souvent dans cet endroit, et nul doute que pendant l'été quelques-uns des employés du département à Ottawa iront visiter le comté. Un nouveau centre minier a été créé, et il y a dans les environs aujourd'hui quatre ou six mines en exploitation. Chaque mine emploie cinq cents, huit cents et quelquefois quatre ou cinq mille personnes. La coutume a été d'établir un bureau de poste pour chaque mine; c'est la meilleure manière d'être utile aux mineurs. A Glace-Bay, une ville de vingt mille âmes, il y a six ou sept bureaux de poste, à part le bureau de poste central au cœur de la ville; c'est-à-dire qu'il y a un bureau de poste pour chaque mine. Je ne m'oppose pas au renvoi de ces directeurs de poste. Dans les lettres qu'ils m'ont écrites, ils admettent être des partisans politiques; et ils ne se plaignent pas de leur renvoi. Mais la population se plaint que ce changement dans les bureaux de poste leur cause beaucoup d'embarras. Le bureau de poste est situé à un endroit appelé Neal-Smith's, qui n'est qu'à environ 660 verges d'un bureau de poste, tandis qu'il est éloigné de dix-neuf autres d'environ trois milles. A part cela, le bureau de poste n'est pas sur un chemin public; il est sur un chemin qui appartient à un particulier. Je demande simplement que le ministre fasse faire une enquête à la première occasion qu'il aura. Je crois qu'il verra que la demande qui lui a été faite, quelle que soit la personne qui l'a faite, est injuste pour la grande majorité de la population de ce district.

M. PELLETIER: Je vais prendre note des remarques de mon honorable ami et nous essaierons de nous rendre à son désir.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre des Postes serait-il assez bon de me donner des renseignements au sujet du service postal à Grosvenor, dans le comté de Guysboro?

M. POWER: A-t-on fait une enquête dans le cas de M. Mullaby qui a été destitué comme courrier convoyeur sur l'Intercolonial?

M. PELLETIER: Je me rappelle ce cas très bien. M. Mullaby a été destitué pour avoir fait de la politique. Je lui ai écrit pour lui demander, ainsi que je le fais toujours, si c'était vrai ou non. Il m'a répondu que ce n'était pas vrai. Comme je savais que c'était vrai, je lui demandai de vouloir bien venir me voir à mon bureau à Québec, et il admis là qu'il avait pris une part active dans l'élection de mon honorable

ami M. Power à Québec-ouest. Il me demande de lui permettre d'envoyer sa démission au lieu d'être destitué. Je lui répondis que j'accédais avec plaisir. Mais il changea d'avis, et comme il avait admis l'accusation en présence de témoins, il n'était pas nécessaire de dépenser de l'argent pour faire une enquête.

M. McCREA: La première heure de la séance de ce soir a été prise par l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) pour discuter la question des relations entre un chemin de fer et ses employés. Et l'honorable ministre semblait croire, et toute la Chambre était de son avis, qu'il fallait agir sévèrement au sujet de la destitution de ces employés de chemin de fer et que l'on devait forcer la compagnie du Grand-Tronc à les reprendre. Je ne suis pas prêt à dire que cela n'est pas juste, parce qu'on ne doit pas renvoyer un employé du Grand-Tronc ou tout autre employé sans faire une enquête juste sur son compte. Mais ces employés du Grand-Tronc ne sont pas au-dessus des employés civil. Ces derniers, que ce soient des directeurs de la poste ou des courriers sur chemins de fer, ou qu'ils remplissent toute autre besogne, ont autant de droits à être traités avec justice. Quand bien même ils sont employés civils, ce ne sont pas, j'espère, des esclaves. Il est certainement du devoir du Gouvernement de donner le bon exemple aux autres patrons, et de ne pas guillotiner indistinctement ces employés parce que quelqu'un les accusera d'être des partisans politiques. Ces employés occupent peut-être un emploi bien humble; ils reçoivent peut-être très peu pour tenir un bureau de poste à la campagne ou pour transporter les courriers. Mais ils ont dû probablement dépenser assez d'argent pour se mettre en état de faire ce travail, et il n'est certainement pas raisonnable de les destituer sans les entendre.

Si nous voulons prêcher la moralité et la justice aux compagnies de chemins de fer il nous faut commencer par donner le bon exemple nous-mêmes. Je dois dire à l'honneur du ministre des Postes que jusqu'à présent il n'a fait qu'une destitution à Sherbrooke, et j'espère qu'il n'en fera pas d'autre. Pour moi je ne me plains pas, parce que je crois, qu'au point de vue politique, un gouvernement qui destitue un directeur de la poste ou n'importe quel autre fonctionnaire public, se fait plus de tort qu'il en fait au parti opposé. Mais c'est parce que c'est une justice à rendre à ceux qui sont dans le service public que je plaide, et je dis qu'on ne devrait pas les destituer sans qu'ils puissent se faire entendre et se défendre.

M. SINCLAIR: Pourquoi le contrat à Grosvenor a-t-il été porté de \$65 à plus de \$100?

M. PELLETIER.

M. PELLETIER: C'est sur la proposition du contrôleur qui croit que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, et comme mon honorable ami le sait, le contrôleur est un fonctionnaire en qui nous pouvons avoir toute confiance.

M. SINCLAIR: J'ai demandé pourquoi le prix du service était porté de \$65 à \$100.

M. PELLETIER: Le service est aujourd'hui quotidien; les \$63 étaient pour un service de trois fois la semaine. L'offre la plus basse était celle d'Alexander Todd, \$63 pour un service de trois fois la semaine ou \$126 pour un service quotidien excepté le dimanche. Le service actuel sera quotidien. C'est l'habitude du département de donner l'entreprise au même entrepreneur avec une augmentation proportionnée à l'augmentation du service.

M. G. BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur le président, l'honorable directeur général des Postes me permettra, à l'instar de mes collègues, de lui faire quelques observations sur certains faits qui ont eu cours dans le comté de Vaudreuil, que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre.

Je veux parler des destitutions et menaces de destitutions de certains maîtres de poste. Quand, pour la première fois, j'ai été élu en 1904, je comptais cinq maîtres de poste conservateurs dans mon comté, qui avaient voté contre moi. Je surprendrai peut-être l'honorable ministre en lui disant que je n'eus contre eux aucun ressentiment. Je ne demandai pas leur tête. Plus tard, à l'élection de 1908, je ne crus pas davantage devoir solliciter leur appui ni leur intimer, par conséquent, de conditions. Ils furent complètement libres d'agir comme bon leur semblerait. Toujours pour intéresser l'honorable ministre, je lui apprendrai que ces maîtres de poste votèrent de nouveau contre moi. Je ne m'en formalisai pas plus que la première fois, et le lendemain de ma seconde victoire me trouva encore avec des principes très humains.

Pourquoi ne suivis-je pas la conduite actuelle des amis politiques de l'honorable directeur des Postes? C'est que je considère sacré le droit qu'un homme a d'exercer son droit d'électeur et même de prendre une certaine part d'intérêt dans une lutte politique.

Hélas, je constate que les sentiments de justice et de générosité dont j'ai fait preuve dans ces deux circonstances sont bien peu appréciés aujourd'hui par ceux qui ont grâce d'état dans mon comté.

On a établi comme principe, dans Vaudreuil, que tout maître de poste qui a pris part à l'élection de septembre dernier en faveur du Gouvernement de l'époque devait le payer de sa tête. On a même poussé l'injustice jusqu'à exiger la tête de cer-

tains maîtres de poste qui ont simplement exercé leur droit de vote.

Je constate, après examen, que tout le crime que l'on reproche à ces braves gens n'est pas dans la tenue de leur bureau, qui est en dehors de toute critique; mais dans le fait qu'ils sont des libéraux. C'est honteux!

Or donc, partant de ce principe, posé d'abord par le Gouvernement, que devait être décapité tout maître de poste qui s'était engagé pendant la dernière lutte, dans une certaine mesure, je posai l'interpellation suivante: J'ai demandé au Gouvernement s'il révoquerait également un maître de poste qui aurait pris une part active contre un candidat libéral?

L'honorable directeur général des Postes me répondit qu'il ne décidait que des cas réels, ce qui voulait dire qu'il fallait d'abord lui exposer le cas, porter ensuite des accusations et que, finalement, il en tirerait des conclusions.

J'étais en train d'oublier mon interpellation et l'évasive réponse du ministre quand la guillotine fit soudain son apparition dans mon comté. Alors et à partir de ce moment seulement, monsieur le président, j'écrivis à l'honorable directeur général des Postes. Je portai à sa connaissance, d'une façon pourtant bien claire, qu'un maître de poste, dont je lui donnai alors le nom et indiquai l'endroit, avait pris une part active à la dernière élection contre moi, et ce qui était bien plus grave, avait intercepté la livraison des journaux libéraux et de la matière électorale pourtant bien affranchis. Je demandais à l'honorable ministre des Postes une enquête sur le compte de ce maître de poste; je lui demandais également de m'indiquer le jour et l'endroit où pourrait se tenir une telle enquête, et que là, je me ferais fort de lui établir et faire établir, d'une façon indiscutable, le bien fondé des accusations contre cette personne. Je ne reçus aucune réponse.

M. PELLETIER: Est-ce que l'honorable député n'a pas reçu un accusé de réception de sa lettre?

M. BOYER: C'est-à-dire oui, un accusé de réception de ma lettre d'un de vos secrétaires, m'informant qu'au premier moment disponible la question serait placée devant vous. Rien de plus. Je trouve que ce moment prend du temps à venir, et je ne voudrais pourtant pas qu'il ne vienne jamais, car sans cela je me verrai forcé d'attendre aux élections prochaines, quand le triomphe aura remplacé le parti libéral à la tête de l'administration, pour exiger les justes représailles que je demande maintenant.

Une autre chose que je veux signaler à la Chambre est le changement de maître de poste de Val-des-Eboulies. Bien avant l'époque des élections, ce bureau de poste

était sans titulaire et entre les mains d'une personne qui n'avait même pas cru devoir se faire assermenter. Je demandai à l'inspecteur des Postes de faire la nomination de M. William Robert, en remplacement de M. Pierre Quesnel qui avait quitté la localité.

Ce n'était pas une affaire politique, puisque je ne comptais pas M. Robert pour l'un de mes partisans; mais je me suis toujours réjoui de cette nomination, parce que, aux dires de tous les habitants, jamais un service aussi ponctuel et aussi régulier n'avait été fait. Le nouveau titulaire, M. Robert, qui, en même temps, était le courrier, accomplissait le service d'une façon parfaite. Celui qui précédemment remplissait ses fonctions sans y être autorisé officiellement, n'avait, à la vérité, pas beaucoup de temps à sa disposition pour le transport des dépêches. Etant fromager de son état, il faisait plus souvent dans celui-ci que dans l'autre.

J'ai demandé, monsieur le président, une enquête à l'honorable ministre afin que M. Robert sache pourquoi il était révoqué et que, d'un autre côté, le public sache s'il devait réellement l'être. L'honorable ministre m'a répondu que les raisons qu'il possédait du cas de M. Robert lui étaient suffisantes.

En conclusion, j'ai déduit que ses amis de Vaudreuil avaient exigé, sans plus de cérémonie, la révocation de M. Robert.

Je suppose qu'on n'avait pas eu l'audace d'accuser ce citoyen, d'ordinaire si paisible, de s'être mêlé de politique, et encore moins d'avoir fait du prosélytisme politique en ma faveur. Ce serait là une atroce calomnie.

Je suis informé que le commissaire enquêteur a fait une enquête sur les allées et venues de M. Isidore Chevrier, maître de poste à Mont-Oscar. Ce citoyen serait un grand criminel d'avoir été un de mes partisans. Je lui ai cependant déclaré devant cette Chambre que son concours m'a été plutôt sympathique que substantiel. Je n'aurais pas, d'ailleurs, dans la position qu'il occupait, exigé davantage. La rancœur et quelques rivalités autres que la politique ont fourni un prétexte aux adversaires politiques pour exiger sa destitution. Ironie bien cruelle pour une aussi grande méchanceté, c'est sous le toit d'une excellent et ardent libéral, un citoyen que je compte comme l'un de mes meilleurs et solides appuis qu'on est allé installer le bureau de poste.

Il n'y avait pas même dans l'arrondissement un conservateur pour remplir cette fonction.

Le nouveau titulaire, craignant que ce bureau de poste soit rayé, si les amis du nouveau Gouvernement ne trouvaient à se venger de M. Chevrier, a bien voulu, pour éviter ce mal plus grand, accepter la charge.

Encore dernièrement la population de Pointe-Fortune était mise en alerte par une enquête qu'on alla tenir en cet endroit sur le compte du maître de poste, M. William Brown, un des plus respectables citoyens de cette localité, dont il est le maire depuis un temps j'oserais dire immémorial. M. Brown jouit du respect et de l'estime générale. Il était maître de poste depuis trente ans, si je ne fais pas erreur. Il a occupé et occupe dans sa municipalité les principales charges publiques. C'est enfin, un citoyen dont la population française et catholique, quoiqu'il soit anglais et protestant, a su profiter, en plus d'une circonstance, de son excellent cœur.

Je voudrais, monsieur le président, que l'honorable ministre de Postes constatât l'indignation populaire que suscite cette destitution. Je suis convaincu qu'il mettrait un terme immédiat aux injustices que sont en train de lui faire commettre ses amis politiques de Vaudreuil. Et pour le bénéfice de qui a-t-on fait une enquête contre ce vénérable vieillard, et qui a été nommé maître de poste ou est sur le point de l'être? Eh bien, c'est pénible à dire, monsieur le président, mais l'homme qui doit prochainement remplir les fonctions de maître de poste, s'il ne le fait pas déjà, ne sait ni lire ni écrire.

M. PELLETIER: Ce n'est pas fait.

M. BOYER: Ce n'est pas fait, m'informe l'honorable ministre. J'en suis bien aise, et j'ose croire qu'il ne laissera pas se perpétrer une telle infamie.

Je savais d'ailleurs que l'honorable ministre n'est pas l'auteur du mal, mais il a eu en cette circonstance, pour le conseiller, un ou des aviseurs fort intéressés.

L'honorable ministre ne m'en voudra pas si j'ai fait ces observations à la Chambre. Il est de mon devoir de prouver à mes électeurs que je proteste devant le pays contre ces destitutions que je considère injustes et tyranniques. Ce n'est pas à lui directement que j'adresse ces reproches, car je sais que si ses amis de Vaudreuil avaient suivi les conseils qu'il leur a donnés, ils n'auraient pas aujourd'hui à leur compte les désagréments et les chagrins que ne manqueront de leur susciter plus tard ces petites et mesquines satisfactions du moment.

M. PELLETIER: L'honorable député se plaint-il que des maîtres de poste ont été destitués sans enquête dans son comté?

M. BOYER: Oui, je ferai remarquer au ministre qu'à part une enquête faite à M. Adolphe Valois, maître de poste à Vaudreuil-Station, et une autre à M. Isidore Chevrier, à Mont-Oscar, et celle que j'ai signalée à M. Brown, il reste M. Robert qui a été destitué sans ce semblant de justification.

M. BOYER.

Or, je demanderai au ministre de se mettre à la hauteur de la situation et qu'il accorde à M. William Robert le privilège d'une enquête.

Avant de reprendre mon siège, je lui demanderai fortement, en vertu du fameux principe en vogue dans la présente circonstance, et dont j'ai parlé au commencement de mes remarques, qu'il m'accorde également l'enquête sur le maître de poste au sujet duquel je lui ai moi-même écrit. Ce ne serait qu'un acte de "fair-play" pour lequel il n'aurait rien à perdre.

M. LEMIEUX: Je demande à consigner dans le compte rendu des débats la liste des directeurs de poste qui ont été congédiés, ayant été quelques années ministre des Postes, il m'arrive de toutes parts des lettres de directeurs de poste me demandant pourquoi on les a destitués, et priant que je les renseigne au sujet des détails de l'enquête. Ma proposition est dans le seul but d'économiser le temps.

M. CURRIE: L'honorable député voudrait abuser de la bienveillance de la Chambre. Au début de la session, j'ai donné lecture d'une liste officielle des destitutions effectuées en 1896. J'ai laissé de côté l'administration postale, car il aurait fallu toute une journée, ou davantage, pour en voir la fin, mais on m'obligea de donner lecture de la liste, que je consignai dans le compte rendu, sans en rien omettre.

Je ne pense pas que l'honorable député agisse conformément aux règles de la Chambre en faisant cette demande.

M. LEMIEUX: Je n'enfreins pas les règles de la Chambre.

M. CURRIE: Et je ne crois pas qu'à cette heure avancée il ait raison d'en faire lecture avant que nous puissions nous procurer une liste des receveurs de la poste congédiés en 1896.

M. PELLETIER: L'honorable député a parfaitement le droit de faire consigner cette liste dans les Débats, en la lisant. Ce serait épargner du temps et rendre tout simplement justice aux deux côtés de la Chambre que de permettre l'insertion de cette liste.

M. LEMIEUX: Merci.

Voici la liste:

Etat des destitutions de receveurs de la poste au Canada, du 1er octobre 1911 au 22 janvier 1912, contenant les noms des receveurs et des localités:

Abenakis, Dorchester, Joseph Chabot.
Abenakis Springs, Yamaska, W. E. Watt.
Abernethy, Saltcoats, J. B. Gillespie.
Adamsville, Kent, André Arseneau.
Albert Kings et Albert, Danl, W. Stewart.
Amqui, Rimouski, Louis A. Pouliot.
Apsley, Peterboro, E. R., Duncan Brown.
Arborg, Selkirk, S. Jonasson.
Arkona, Lambton, E. R., C. N. Eastman.
Arthurville, Bellechasse, Geo. Roy.

- Avonmore, Kings et Albert, W. H. Harmer.
 Balmoral, Selkirk, Robt. Rutherford.
 Bath, Carleton, Miss Mary A. Bohan.
 Beaconsfield, Jacques, Ulric Pilon.
 Belleville, Hastings, W. R., D. R. Leavins.
 Belmont, Colchester, Edmond Lewis.
 Benton, Carleton, Ed. Lafferty.
 Beresford, Brandon, Jas. Morrison.
 Berthier (en haut), Berthier, C. W. Phillips
 Binscarth, Marquette, Alex. Crerar.
 Black Lake, Mégantic, Jos. Ouellet.
 Bon-Conseil, Drummond-et-Arthabaska, L. P. Leclerc.
 Bout-du-Monde, Maskinongé, Hormidas Baribeau.
 Bridgeburg, Welland, Wm M. Hogg.
 Brigham, Brome, Dr. B. Jeanette.
 Bruxelles, Macdonald, Gustave Hutlet.
 Bulyea, Régina, J. M. Barlow.
 Butt's-Corner, York, Elwood Burt.
 Cacouna, Témiscouata, Miss M. A. Saindon.
 Campbelloft, Durham, Wm. Moyle.
 Canso, Guysborough, Alex. M. Roberts.
 Canton Taché, Chicoutimi-et-Saguenay, A. Villeneuve.
 Cap-à-la-Baleine, Rimouski, Cyrille Pelletier.
 Capelon, Sherbrooke, E. Galvin.
 Cap-Saint-Ignace, Montmagny, Victor Bernier.
 Cap-Saint-Ignace-Station, Montmagny, Philias Bernier.
 Carleton, Bonaventure, Bernard Leclerc.
 Carman, Macdonald, Johnston Watson.
 Cascades-Point, Soulanges, Mme O. Leroux.
 Causapsal, Rimouski, Mme Marie P. Caron.
 Centre-Acadie, Kent, Wm Richard.
 Centre-Mill-Stream, Kings-et-Albert, Jno Reynolds.
 Clifton, Kings and Albert, S. Flewelling.
 Coleman, Macleod, A. M. Morrison.
 Cranberry, Mégantic, Wm. J. Donaghy.
 Crystal-Beach, Welland, E. A. Buck.
 Cypress-River, Macdonald, Mme Mary Pearce.
 Delegrave, Montmagny, Mme P. Letourneau.
 Denmark, Colchester, J. W. McLeod.
 Duntroon, Simcoe, N.R., Wm. Campbell.
 Earl-Grey, Régina, A. C. Beach.
 Earltown, Earltown, Colchester, Wm. McKenzie.
 East-Bolton, Brome, Austin T. Vaughan.
 East-Broughton, Beauce, A. Lessard.
 Eastman, Brome, C. H. Dingham.
 East-Roman Valley, Guysboro, Jno. M. Rogers.
 East-Sherbrooke Sub. Sherbrooke, Vict. Archambault.
 Echo-Bay, Algoma, W. R. T. W. Trotter.
 Enfield, Hants, Henry F. Donaldson.
 Eriksdale, Dauphin, Gilbert Serkau.
 Escott, Brockville, F. T. Hutchison.
 Farran's-Point, Stormont, R. S. Sheets.
 Fleming, Qu'Appelle, R. Chapell.
 Florenceville, Carleton, Den. McGaffigan.
 Fork-River, Dauphin, N. Little.
 Foxboro, Hastings, E.R. Chas. Ashley.
 Frankford, Hasting, W.R., J. U. Simmons.
 Georgeville, Stanstead, D. A. Bullock.
 Grafton, Northumberland, W.R., Hugh Ross.
 Grandby, Shefford, Geo. F. Payne.
 Grand-Pré, Kings, W. C. Hamilton.
 Gros-Morne, Gaspé, R. J. McNeil.
 Hauteur, Rimouski, P. Déchêne.
 Hardisty, Strathcona, A. McLachlan.
 Harrowby, Marquette, Stewart Blane.
 Hay-Cove, Richmond, M. Campbell.
 High-River, McLeod, Jos. Limoges.
 Hortonville, Kings, F. W. Curry.
 Huntsville, Muskoka, W. F. Clearwater.
 Johnson's-Croft, King-et-Albert, Ed. E. Johnson.
 Juvenile-Settlement, Sunbury-Queens, John McCracken.
 Katrine-Station, Parry-Sound, J. W. Sutherland.
 Kenloch, Inverness, Rod. McLean.
 Lac-à-la-Tortue, Champlain, L. P. Marchand.
 Lac-Masson, Terrebonne, D. Chartier.
 Lac-Vert, Humboldt, Thos. Irvin.
 Lac-Etchemin, Dorchester, Jos. Bégin.
 Lands-End., King-et-Albert, Jos. Baxter.
 Lang, Régina, S. C. Wight.
 La-Tuque, Champlain, Amédée Paquin.
 Lavaltrie, Berthier, Odias Migneron.
 Les Chenaux, Montmorency, Xavier Bontet.
 Les Eboulements, Charlevoix, Jos. Bouchard.
 Petit-Métis-Station, Rimouski, Paul Marmen.
 Lourdes, Mégantic, Od. Doucet.
 Lower Economy, Colchester, G. M. McLaughlin.
 Ludlow, Northumberland, Lemuel Harvey.
 Lyster-Station, Mégantic, Mlle A. Préfontaine.
 MacLenan, Algoma, W. R., D. M. MacLay.
 McDonald's, Point, Sunbury-Queens, D. W. Barnes.
 McLarty, Algoma, W. R., Robt., McLarty.
 MacLeod, MacLeod, A. F. Grady.
 Manseau, Nicolet, C. Kironac.
 Mansonville, Brome, W. R. Oliver.
 Mariahilf, Saltcoats, D. Fleged.
 Mascouche, L'Assomption, Dionas Roy.
 Matane, Rimouski, Oc. Dionne.
 Melita, Souris, R. M. Graham.
 Melville, Saltcoats, H. W. Lindsay.
 Midhurst, Simcoe, N.R., Jno. M. Smeath.
 Midville Branch, Lunenburg, Jac. Snyder.
 Milford, St. John, Wm. J. Evans.
 Millington, Brome, S. G. Patch.
 Mill-River, Prince, Nap. Dorion.
 Mont Louis, Gaspé, L. Létourneau.
 Montauban, Portneuf, J. A. Matte.
 Mouth of Kestwick, York, Day. Pickard.
 Nesterville, Algoma, E.R., Robt. J. Markel.
 Newcomb, Lunenburg, Wm. H. Necomb.
 Nicolet, Nicolet, N. Jutras.
 Northrup, Kings and Albert, Philo Z. Northrup.
 Notre-Dame-de-la-Salette, Labelle, Al. Boisvenue.
 Notre-Dame de Rimouski, Rimouski, J. E. Bélanger.
 Nottawa, Simcoe, N.R., Ed. Wiley.
 Onslow Stn., Colchester, Clarence Crewe.
 Petit-Matane, Rimouski, Chas. Perron.
 Phelpsston, Simcoe, N.R., Shanahan.
 Piedmont, Terrebonne, Félix Boisseau.
 Pincher-Station, McLeod, R. W. Morgan.
 Plumas, Dauphin, Mme W. D. Lamb.
 Pointe-de-Roche, Queens, P. McCormack.
 Pointe-Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé, P. Gagnon.
 Prodiac, King-et-Albert, M. Sherwood.
 Poplar Point, Macdonald, W. Lang.
 Price, Rimouski, Jos. Fournier.
 Public-Landing, King-et-Albert, Dav. Brown.

Quai-des-Eboulements, Charlevoix, Joseph Tremblay.
 Racine, Shefford, J. H. Lussier.
 Rathburn, Ontario, N.-B., Jno. Mulvihill.
 Riding-Mountain, Dauphin, A. H. Scouten.
 Roblin, Marquette, A. G. McBean.
 Ruisseau à Sem., Rimouski, M. Chenal.
 Ruisseau-Plat, Maskinongé, E. Trudel.
 Rydal-Ranch, Algoma, W. R., Jno. H. Chambers.
 Sainte-Agathe de Lotbinière, Lotbinière, C. Brochu.
 Saint-Amour, Prescott, J. B. Ravarie.
 Saint-Alphonse, Joliette, J. P. Thériault.
 Sainte-Angèle de Rimouski, Rimouski, A. Girard.
 Sainte-Anne-de-Beaupré, Montmorency, R. Fortier.
 Sainte-Anne-de-Bellevue, Jacques-Cartier, S. Valée.
 Saint-Benjamin, Dorchester, O. F. Boucher.
 Saint-Bonaventure, Yamaska, A. Letendre.
 Saint-Calixte de Kilkenny, Montcalm, D. Beauchamp.
 Sainte-Cécile-Station, Compton, F. Leblanc.
 Saint-Cyrille de L'Islet, L'Islet, I. Lord.
 Saint-Cyrille de Wendover, Drummond et et Arthabaska, C. Lavoie.
 Saint-Damase de Rimouski, Rimouski, Jos. Turcotte.
 Saint-Didace, Maskinongé, L. Jacques.
 Saint-Fabien, Rimouski, J. A. Bérubé.
 Sainte-Félicité, Rimouski, A. Otis.
 Saint-Félix-de-Valois, Joliette, O. Pelletier.
 Sainte-Flavie, Rimouski, N. Blanchet.
 Sainte-Flore, Trois-Rivières et Saint-Maurice, J. E. Julienne.
 Saint-Gabriel de Brandon, Berthier, Mme A. Farley.
 Saint-Gabriel de Rimouski, Rimouski, A. Leblanc.
 Saint-George, Selkirk, A. Hébert.
 Saint-Germain de Kamouraska, Kamouraska, J. C. Michaud.
 Saint-Ignace de Québec, Québec, A. Gagné.
 Saint-Irénée, Charlevoix, Chas. Tremblay.
 Saint-Irénée-les-Bains, Charlevoix, Geo. Girard.
 Saint-Isidore d'Aukland, Compton, E. W. Poulin.
 Saint-Jean-Port-Joli, L'Islet, Jos. Pelletier.
 Saint-Jean-de-Dieu, Témiscouata, Jos. Sirois.
 Saint-Joseph de Sorel, Richelieu, F. Péloquin.
 Saint-Lambert de Lévis, Lévis, Hyp. Roy.
 Saint-Laurent, Montréal, Jacques-Cartier, C. Gagnon.
 Saint-Louis-de-Bonsecours, Richelieu, Mme A. Saint-Martin.
 Saint-Luc de Matane, Rimouski, Jos. Leveque.
 Saint-Luce-Station, Rimouski, J. B. Danjon.
 Sainte-Lucie de Doncaster, Terrebonne, L. André.
 Saint-Michel de Bellechasse, Bellechasse, Z. Gagnon.
 Saint-Moïse-Station, Rimouski, J. Michaud.
 Sainte-Monique de Nicolet, Nicolet, E. Bélanger.
 Saint-Narcisse, Champlain, Jos. E. Jacob.
 Saint-Pacôme, Kamouraska, L. Lizotte.
 Saint-Paul de Chester, Drummond-et-Arthabaska, Geo. Rouleau.
 Saint-Paulin, Maskinongé, Jos. Brodeur.
 Saint-Paul-l'Ermite, l'Assomption, O. Séguin.
 Saint-Pascal, Kamouraska, A. Herbert.
 M. LEMIEUX.

Saint-Philémon, Bellechasse, F. Laroche.
 Sainte-Philomène de Fortierville, Lotbinière, O. Maillot.
 Saint-Robert, Richelieu, H. Dupré.
 Saint-Roch-des-Aulnaies, L'Islet, M. Francœur.
 Saint-Roch-l'Achigan, l'Assomption, J. H. Lafortune.
 Saint-Sébastien de Beauce, Beauce, J. A. Lacombe.
 Saint-Stanislas-de-Kostka, Beauharnois, A. Breault.
 Saint-Sylvere, Nicolet, G. Hamel.
 Sainte-Thècle, Champlain, Dr B. Bordeleau.
 Saint-Tite, Champlain, Melle M. Lacoursière.
 Sainte-Tite-des-Caps, Montmorency, A. Lavoie.
 Saint-Valérien, Shefford, A. Goyette.
 Saint-Wenceslas, Nicolet, D. Lebrun.
 Saint-Zéphirin, Yamaska, E. Caya.
 Salvadore, Battleford, J. H. Michon.
 Sandy-Bay, Rimouski, M. Bélanger.
 Sayabec-Station, Rimouski, T. Bouchard.
 Scotch-Village, Hants, T. E. Nelson.
 Sea-Dog-Cove, Kings et Albert, T. Martin.
 Seaman-Sannet, Annapolis, J. J. Nixon.
 Seeleys-Bay, Leeds, C. C. Gilbert.
 Shubénacadie, Hants, J. A. McHeffer.
 Sinaluta, Qu'Appelle, J. M. Hastings.
 Sluggett, Mackenzie, C. Sluggett.
 Sorel, Richelieu, J. O. Dauphinais.
 Southey, Régina, K. Krienke.
 South West, Margaree, Inverness, J. D. McFarlane.
 Spring-Brook, Hastings, W. R., T. Rupert.
 Stanley, York, Hy. Malone.
 Stayner, Simcoe, N.R., D. G. Bell.
 Strathmore, Calgary, George H. Lloyd.
 Sutton, Brome, Ch. Griggs.
 Tartigon, Rimouski, S. Guy.
 Tenby-Bay, Algoma, W.-R., W. G. J. Baird.
 Tootleton, Kings et Albert, M. S. Merritt.
 Trois-Pistoles, Témiscouata, A. Côté.
 Troy, Inverness, J. Laidlaw.
 Upper-Greenwich, Kings et Albert, J. I. Palmer.
 Vincennes, Champlain, L. Dessureault.
 Wainwright's-Settlement, Kings et Albert, J. Robinson.
 Waterside, Kings et Albert, H. T. Copp.
 West-Brome, Brome, D. G. Derby.
 Whitehead, Buyborough, W. S. Harris.
 Whyccomagh, Inverness, J. K. Macdonald.
 Wickman, Sunbury-Queens, T. M. Carpenter.
 Woodstock, Carleton, C. L. Smith.
 Yamaska, Yamaska, Mme A. B. Robidoux.

M. M. J. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) (texte): Monsieur le président, il y a quelques instants, l'honorable ministre des Postes a répondu à une question posée par l'honorable député de Beauce au sujet du bureau de poste de Saint-Sébastien par un document dans lequel on référerait, non pas à Saint-Sébastien de Beauce, mais bien à Saint-Sébastien du comté de Saint-Jean-Iberville. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me faire connaître le contenu de ce document concernant ce dernier endroit, et de me dire s'il s'agit de plaintes ou de destitution contre le maître de poste de cet endroit?

M. PELLETIER: Je n'ai aucune objection de répondre à cette question parce que c'est un document dans lequel on me demande de ne pas destituer le maître de poste; on demande plutôt qu'il soit maintenu dans ses fonctions.

M. MARCILE (Bagot) (texte): Monsieur le président, je ne me lève pas pour faire de plainte contre l'honorable ministre des Postes; c'est tout simplement une information que je désire avoir.

Je recevais ce matin une lettre d'un de mes amis, lettre que je vais communiquer à la Chambre, envoyée par M. Gaudet, l'inspecteur des postes de Montréal, et adressée à M. Girard, conducteur de la malle à Roxton-Falls. Elle se lit comme suit:

Monsieur,—Des changements doivent être faits dans le service de la malle par chemin de fer entre Knowlton et Drummondville par le chemin de fer canadien du Pacifique, lesquels changements auront pour effet d'entraîner l'annulation de votre contrat pour transport de la malle entre Roxton-Falls et Acton-Vale.

D'après ce contrat, vous avez droit à trois mois d'avis de la discontinuation de ce contrat.

Veillez donc me laisser savoir, sans délai, si vous exigez ces trois mois d'avis, ou si vous êtes consentant à ce que votre contrat prenne fin avant l'expiration des trois mois d'avis.

Dans tous les cas, vous devez considérer cette lettre comme avis de trois mois.

Votre, tout dévoué,

V. GAUDET,
Inspecteur des postes.

J'aimerais à savoir si c'est bien l'intention de l'honorable ministre de faire ce changement dans le transport des dépêches en le confiant au chemin de fer. Si telle est l'intention du département des Postes et de l'honorable ministre, laissez-moi lui dire, monsieur le président, qu'un tel changement causerait de graves inconvénients à la population en général, mais surtout au commerce de Roxton-Falls. Je connais bien l'endroit, car il est voisin de la localité où je demeure; je suis donc au courant de la situation qui existe toute aussi bien qu'à Acton-Vale.

Le train qui transportera le courrier arrivera à l'avenir à neuf heures du soir à Roxton-Falls, de sorte que les réponses aux lettres qui arriveront par ce courrier ne pourront partir que le lendemain matin et il faudra que le bureau de poste de Roxton-Falls reste ouvert jusqu'après l'arrivée du train, pour la distribution du courrier et cela obligera les commerçants et tous les hommes d'affaires, à rester debout pendant au moins deux heures pour recevoir leurs lettres et faire leur correspondance, ce qui les mènera jusqu'à onze heures du soir, pendant qu'aujourd'hui le train apporte le courrier à Acton-Vale à six heures du soir, et pour le transporter à Roxton-Falls cela prend tout au plus un quart d'heure. Le

courrier arrive donc aujourd'hui à Roxton-Falls vers les sept heures, au lieu que par le nouvel arrangement il serait bien près de dix heures avant que les lettres pourraient être toutes distribuées. Je crois que ce changement n'est pas du tout demandé et serait bien mal vu, à cause des grands inconvénients qui en résulteraient. Je veux bien croire que pour certaines parties du comté, comme Warden, Knowlton et South Roxton.

Si ce changement est fait je suis persuadé qu'il soulèvera beaucoup de plaintes, surtout de la part des hommes d'affaires vu les inconvénients qui résulteraient du fait que le courrier arriverait trop tard dans la soirée.

On sait très bien que, lorsqu'il s'agit d'affaires, il faut répondre aussi rapidement que possible. Nous recevons parfois un avis qui exige une réponse immédiate, réponse qui ne peut pas être remise au lendemain lorsqu'il s'agit surtout d'échéances de billets ou de paiements de traites.

Je ferai remarquer à l'honorable ministre que s'il veut faire ce changement dans le service des dépêches en prenant le chemin de fer entre Knowlton et Drummondville, cela ne présenterait aucun inconvénient, à condition, toutefois, qu'il continue le service actuel entre Acton-Vale et Roxton-Falls, car le commerce souffrirait du changement projeté et ce commerce est assez important pour mériter l'attention du ministre.

M. PELLETIER: Je prends note des remarques de mon honorable ami.

M. BOIVIN: Comme cette affaire regarde le comté de Shefford, je demanderai au ministre des Postes de quelle manière on a modifié le service du courrier entre Knowlton et Drummondville, et entre Sutton et Drummondville?

M. PELLETIER: Je prendrai note de cette question et j'écrirai à mon honorable ami.

M. BOIVIN: Il y a deux trains par jour sur cet embranchement de Sutton à Drummondville, mais il n'y a de wagon-poste que sur un seul train. Si on ajoutait un wagon-poste au train du soir entre Knowlton et Drummondville, cela serait certainement d'un grand avantage pour les gens de Waterloo, de Warden, Savages-Mills et Roxton-Sud. Dans bien des cas le courrier est retardé d'une journée faute de wagon-poste attaché au train. Je crois que si le contrat pour le transport du courrier entre Roxton-Falls et Actonvale n'était pas renouvelé, les gens de Roxton-Falls en souffriraient sérieusement. La distance n'est que de quatre ou cinq milles et je recommande fortement que le service des dépêches entre Roxton-Falls et Actonvale soit maintenu même si on attache un wagon-poste au train du soir.

Il n'y a pas de banque à Roxton-Falls, bien que la ville ait une importance considérable; les affaires de banque se font à Actonvale. Il y a à Roxton-Falls une agence qui n'est pas ouverte tous les jours. Beaucoup d'affaires de banque se font par la poste et si le service actuel n'est pas maintenu, celui que donnera le chemin de fer sera très irrégulier et incommode. Lorsque le ministre des Postes accomplira un changement qui sera d'un grand secours pour une partie du comté, je lui demanderai de maintenir le service de la malle-poste, qui évitera bien des inconvénients aux habitants de certaines autres parties de la division.

M. PELLETIER: Mon honorable ami peut être sûr que nous donnerons toute considération à cette affaire.

M. P. CARDIN (Richelieu) (texte): Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de parler longtemps, seulement je désire avoir quelques explications sur le fait suivant: Il s'agit du contrat pour le transport des lettres entre Sainte-Victoire et Sorel.

Le 4 mars dernier, j'avais l'honneur de demander à l'honorable ministre des Postes si le département avait reçu des soumissions pour le transport des lettres entre ces deux endroits, quels étaient les noms des soumissionnaires et le prix que chacun d'eux avait demandé.

En réponse, l'honorable ministre m'a informé que M. Adélard Paulhus avait soumissionné pour \$400.00, et que M. F. C. Pelletier avait demandé \$425.00, soumission réduite plus tard à \$400.00. Je voudrais savoir de l'honorable ministre qui a indiqué à M. Pelletier le montant de la plus basse soumission, ce qui lui a permis de réduire la sienne à \$400.00, après que les soumissions eussent été ouvertes.

J'ai aussi demandé si cette soumission avait été recommandée et par qui, et l'honorable ministre m'a répondu dans la négative.

Il paraît bien étrange que l'on ait permis à M. Pelletier de réduire sa soumission de manière à ne pas dépasser la plus basse qui était celle de M. Paulhus. Est-ce que c'est parce qu'on savait que M. Paulhus est libéral et que M. Pelletier est conservateur, que l'on a permis à M. Pelletier de réduire sa soumission afin d'enlever ainsi l'entreprise à M. Paulhus?

J'aimerais avoir des explications sur ce fait. Si l'honorable ministre n'est pas actuellement renseigné de manière à pouvoir me répondre, puis-je espérer qu'il me fournira cette explication plus tard?

M. PELLETIER: J'y verrai.

M. McKENZIE: Je ne parlerais pas à cette heure avancée si ce n'était pas probablement la dernière fois que nous aurons le plaisir de voir en face de nous notre

M. BOIVIN.

aimable ami le ministre des Postes. Il convient donc que, pour défendre nos amis, nous indiquions quelques-unes des raisons pour lesquelles il devrait épargner au moins quelques-uns des maîtres de poste dans certaines parties du pays. Nous avons tous entendu parler de ce roi d'antan qui, pour se débarrasser d'un seul petit enfant fit couper la gorge de milliers de petits innocents. Cet acte nous est parvenu à travers les âges comme un des crimes les plus atroces qu'on puisse imaginer. J'espère que le ministre des Postes ne suivra pas cet exemple et que pour vouloir couper la tête de deux, il n'aura pas recours à un massacre général.

M. PELLETIER: L'honorable membre serait-il surpris d'apprendre que, toutes choses égales, j'ai révoqué moins de maîtres de poste que n'en ont révoqué les libéraux après 1896.

M. McKENZIE: Jusqu'à présent le ministre des Postes n'a révoqué qu'un seul maître de poste dans mon comté, mais c'est un excellent fonctionnaire et je suis convaincu qu'on l'a destitué sans motif.

Maintenant que le ministre des Douanes est à son siège, je vous parlerai du caractère de quelques-uns de ces messieurs qui parcourent le pays en faisant des enquêtes. Je crois que c'est le ministre des Douanes qui a institué cette excellent tribunal qui fait le tour de la province de la Nouvelle-Ecosse. C'est le ministre des Douanes, je crois, qui a découvert le nommé Duchemin. Il y a environ trois mois le ministre des Douanes me faisait savoir que M. Duchemin devait conduire les enquêtes de son ministère. Je lui fis remarquer que M. Duchemin était un homme d'une certaine valeur dans sa profession, mais un partisan notoire et sans scrupule, ainsi que j'avais pu en juger par ses discours dans toutes les parties de mon comté. Je n'ai rien à dire à son sujet au point de vue de sa profession; je le rencontre tous les jours au cours de notre pratique devant les tribunaux. Mais si, comme avocat, je n'ai pas à le juger, en sa qualité de juge de délinquants politiques, je dois déclarer si votre but est de faire tomber des têtes, vous n'auriez pu mieux choisir; si, d'autre part, vous cherchez à rendre justice, il était impossible de faire un choix plus malheureux.

J'ai averti le ministre des Douanes dans le temps, mais il n'a pas tenu compte de mon avertissement. Il a fait fonctionner ce tribunal et il le prête même, avec la réputation qu'il s'est acquis pour les destitutions, aux autres ministres.

Dans mon comté, depuis que je m'occupe de nominations, depuis 1904, je n'ai jamais révoqué un maître de poste et je crois avoir nommé plus de conservateurs que de libéraux. Les archives du ministère des Postes démontreront cela, je crois. Un nouveau

bureau de poste a été créé il y a dix-huit mois à North-Side, East-Bay; l'endroit le plus convenable pour son installation se trouvait être la maison d'une famille conservatrice du nom de McEchern, et McEchern, conservateur bien connu, fut nommé. A Grand-Narrows, le maître de poste, un conservateur, étant mort, nous avons nommé sa veuve. A Coins'-Mountain, l'an dernier, le maître de poste, un conservateur, étant mort, nous avons nommé sa fille pour le remplacer. A McCharles, près de la baie Baddeck, le maître de poste, un conservateur de vieille roche, vint à mourir, et fut remplacé par sa femme. A Big-Hill, M. Alexander McLeod, conservateur, décédé, fut remplacé par son fils, autre conservateur du même nom. A Baddeck-Bay, Charles McDonald, conservateur intransigeant, qui détenait ce poste depuis cinquante ans, est mort il y a deux ans, et nous avons nommé son fils. A Englishtown, M. McKitchie, un négociant bien connu et conservateur, gérait la poste au nom de sa femme; celle-ci étant morte, nous avons nommé sa fille, bien qu'il fût conservateur ardent.

M. PELLETIER: Quel était le but de mon honorable ami en faisant cela?

M. McKENZIE: Je suis à démontrer que dans le comté que je représente nous n'avons jamais tenu compte de la politique dans l'administration des postes. Il s'est présenté un cas très remarquable dans le comté de Victoria. A Valley-Road, un nommé Charles McDonald, conservateur jusqu'aux moëles, est décédé et nous avons nommé son fils à sa place.

Je pourrais citer cinq ou six autres cas du même genre qui démontreraient à l'honorable ministre des Postes que nous ne regardons pas ces emplois comme de nature politique; si je voulais faire de la politique j'essaierais d'induire le ministre à les destituer tous, mais cela ne serait juste ni pour le public ni pour ceux qui détiennent ces charges.

M. E. FORTIER (Lotbinière) (texte): Monsieur le président, avant-hier soir, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre des Postes sur une question que je lui ai posée en janvier dernier, lui demandant quelle était la raison de la destitution d'un certain nombre de maîtres de poste dans le comté de Lotbinière.

L'honorable ministre m'a dit que ces maîtres de poste s'étaient mêlés activement d'élection, et que cela était à sa connaissance personnelle.

Je continuai et je lui demandai si, durant la dernière élection, il était venu dans le comté de Lotbinière. Il m'a répondu que, comme question de fait, il n'était pas venu dans le comté aux dernières élections, mais qu'il en avait eu une connaissance considérable en 1908.

Il y a eu quatre maîtres de poste, prétendus libéraux, de destitués. Il peut être vrai que ce soient des libéraux. Il nous a dit que sa connaissance personnelle était de 1908. Or, je tiens à dire ici que deux de ces maîtres de poste destitués n'ont été nommés qu'en 1910, deux ans plus tard. L'honorable ministre n'a donc pas pu avoir connaissance que ces maîtres de poste se sont mêlés d'élection en 1908, puisqu'ils n'étaient pas maîtres de poste alors. Je dirai que la réponse que le ministre des Postes m'a donnée n'est pas exacte et que je le considère indigne de la position qu'il occupe.

M. PELLETIER: Cela ne mérite pas de réponse.

M. BOIVIN: J'ai oublié de mentionner il y a un instant un fait au sujet duquel je ne songe pas à blâmer l'honorable ministre des Postes, mais au contraire à l'approuver. Je constate par un rapport que m'a fait parvenir le ministre que mon adversaire, M. Davidson, avait demandé la destitution de huit maîtres de poste dans le comté de Shefford, mais que le ministre n'en a révoqué que trois; je l'en félicite.

M. CARVELL: Tous seront décapités.

M. BOIVIN: J'espère que non, mais avant qu'il y ait des destitutions, j'ai la confiance qu'il y aura enquête et qu'on rendra justice aux intéressés. J'ai tout de même l'espoir qu'il n'y aura plus de destitutions.

Traitements de deux inspecteurs additionnels des postes, \$3,600.

M. GRAHAM: S'est-on entendu avec les compagnies de chemin de fer au sujet d'un changement dans leurs tarifs?

M. PELLETIER: Pas encore, mais les compagnies poussent activement leurs demandes.

M. GRAHAM: A ce que je comprends, la question est pendante depuis assez longtemps. Mon honorable ami a-t-il adopté quelque mesure à ce sujet?

M. PELLETIER: Jusqu'à présent, mes efforts se sont bornés à essayer de les persuader.

M. GRAHAM: Vous ne pourrez pas faire cela sans argent.

M. LEMIEUX: Le ministre des Postes se propose-t-il de soumettre le Yukon au même tarif que les autres parties du Canada et cela en toutes saisons de l'année?

M. PELLETIER: Oui, nous avons décidé que le pays tout entier serait sur le même pied.

Dépenses de la commission internationale des pêcheries, \$5,000.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Lorsque, il y a quelque temps, la Chambre s'est occupée des crédits de mon ministère, l'honorable député

de Renfrew-sud a dit qu'il aimerait obtenir des renseignements au sujet de l'état actuel des relations concernant les eaux limitrophes. J'étais prêt alors, je le suis encore aujourd'hui, à fournir à mon honorable ami les renseignements qu'il demande. J'ai fait rédiger avec grand soin une note relative aux différentes phases de la négociation et expliquant l'état où elle se trouve actuellement. J'en donnerai lecture, dans l'espoir de rendre service à l'honorable membre:

Note relative au traité international des pêcheries applicable aux eaux contiguës à la frontière internationale.

Voici, en résumé, l'histoire du traité: Les règlements canadiens sont mieux conçus et mieux observés que dans les états limitrophes; il en résulte des plaintes sérieuses de la part de nos pêcheurs sur les Grands lacs et les eaux limitrophes du Pacifique, disant qu'ils sont entravés par des mesures de restriction qui ne s'appliquent pas à leurs concurrents, de l'autre côté de la ligne imaginaire, et comme le poisson nage librement des deux côtés, il en résulte que la protection qu'on lui accorde au Canada ne sert qu'à le rendre plus abondant aux Etats-Unis. On a demandé énergiquement aux autorités du Vermont et de l'Etat de New-York la mise en vigueur de règlements protecteurs plus sévères dans la baie de Missisquoi et à la tête du lac Champlain. Ces Etats répondent qu'ils mettent en vigueur strictement des règlements sévères dans le lac, afin d'y refaire le poisson; mais que leurs efforts sont en partie annulés par les pêcheurs canadiens qui prennent le poisson dans la baie de Missisquoi lorsqu'il remonte pour frayer.

Le Canada, après mûre délibération, sans perdre de vue la plainte générale de nos pêcheurs, dont nous avons parlé, répondit qu'il était prêt à étudier la question de règlements applicables aux diverses eaux limitrophes, mais qu'il n'était pas disposé à s'occuper de cas individuels seulement. Le résultat final fut le traité du 11 avril 1908.

L'article 1er de ce traité, dont une copie est ci-attachée, pourvoit à la nomination d'une commission internationale composée d'un représentant du Canada et d'un des Etats-Unis. L'article 2 dit que ces commissaires établiront des règlements internationaux que les deux gouvernements s'engageront à mettre en vigueur sans retard par proclamation simultanée du Gouverneur général du Canada et du président des Etats-Unis.

L'article 4 mentionne les eaux soumises aux règlements et pourvoit aussi à la protection par le Canada du fleuve Fraser qui ne se trouve pas comprise dans la liste de ces eaux. L'article 6 pourvoit à la modification des règlements de temps en temps, au fur et à mesure des besoins.

Le premier commissaire canadien fut S. S. Bastedo. Il démissionna presque aussitôt pour devenir directeur du service des pensions aux vieillards et le professeur Prince prit sa place. Le commissaire américain fut le Dr David Starr Jordan. Ces messieurs rédigèrent un code de règlements agréé le 29 mai 1909, et l'acte des pêcheries fut modifié

M. HAZEN.

par la loi 9-10 Edouard VII, chapitre 20, section 14, afin de permettre de les mettre en vigueur.

Aux Etats-Unis, les gouvernements des divers Etats arrêtaient et appliquent les règlements relatifs à la pêche. Le procureur général des Etats-Unis maintient que les traités sont supérieurs aux lois et aux droits des Etats, mais le Gouvernement fédéral n'avait pas de législation qui lui permettait de promulguer les règlements ou de nommer des employés pour les appliquer. Le 22 février 1910, le Président soumettait donc les règlements au Congrès afin de lui permettre d'intervenir législativement tel qu'il est stipulé au traité. C'est là que commencent les difficultés, car on apprit que les pêcheurs américains qui se croyaient lésés par les règlements, allaient faire valoir leurs griefs par leurs représentants. La première pierre d'achoppement semblait être le règlement 46 au sujet de la construction des filets "pound-nets"; les pêcheurs du Michigan aux environs de la baie Saginaw s'y opposaient prétendant que les mailles prescrites laisseraient échapper tout le hareng. La session du Congrès se termina sans que les règlements fussent approuvés.

Le docteur Jordan fit alors les plus grands efforts pour obtenir la modification des règlements afin de tourner la difficulté, mais le ministre de la Justice maintint qu'au sens de l'article VI du traité il n'était pas possible de changer un règlement sans qu'il eût été promulgué.

Le Canada se refusa donc à un changement immédiat. Après de longues négociations il fut convenu qu'immédiatement après la promulgation des règlements le Canada consentirait à modifier le règlement 46 en excluant de son application la baie Saginaw; qu'en revanche le règlement 49 ne s'appliquerait pas aux eaux des comtés de Halton et Peel où les pêcheurs se plaignaient aussi de la grandeur des mailles.

On fit remarquer cependant que des difficultés d'un caractère similaire se présentaient au Canada, en divers endroits; mais comme on reconnaissait que les règlements étaient faits dans l'intérêt général, il fallait résister à ces plaintes et à ces demandes. L'honorable M. Brodeur communiqua au Dr Jordan la teneur de ce paragraphe et du précédent.

Lorsqu'en 1911 les règlements furent de nouveau soumis au Congrès, le Sénat les approuva à l'exception des numéros 45 à 60 inclusivement et 62 à 65 inclusivement, mais comme ce sont là précisément les règlements s'appliquant aux Grands lacs et à la côte du Pacifique, ce sont les plus importants; en les éliminant, la situation se trouverait la même qu'auparavant. Les règlements ainsi mutilés furent envoyés à la Chambre des représentants qui ne s'en étaient pas encore occupée lors de la prorogation. Le soussigné ne croit pas qu'on ait fait quoi que ce soit pour les approuver pendant la session actuelle du Congrès.

Il convient de faire remarquer que les règlements rédigés par les commissaires ne sont pas aussi sévères que les règlements canadiens, bien que plus sévères que ceux des divers états limitrophes. Par exemple, ils n'établissent pas une saison close sur les grands lacs. On espérait que lorsqu'on aurait éprou-

vé les bons effets de règlements même médiocres, il serait possible d'en obtenir peu à peu de meilleurs. D'après ce qu'on vient de voir, il est évident que s'il n'y a pas eu progrès, le Canada n'en est pas responsable et le soussigné est d'opinion que si le Congrès des États-Unis n'approuve pas les règlements rédigés par les commissaires, pendant la présente session, le gouvernement du Canada devra songer à dénoncer le traité.

Pendant les trois années écoulées depuis la signature des règlements, le Canada s'est efforcé d'agir avec une entière bonne foi et s'est abstenu d'apporter des changements dans les règlements existants chaque fois qu'il a été possible de l'éviter en attendant la mise en vigueur des règlements internationaux. Dans la Colombie-Anglaise, la situation est particulièrement tendue. Nous avons là une saison close pour la pêche du saumon "sockeye", du 1er octobre au 30 juin; pour le saumon "quinnat" du 1er octobre au 15 novembre; et pour le saumon "humpback" du 15 novembre au 1er janvier, ainsi qu'une saison close hebdomadaire de 42 heures. Dans une portion du fleuve Fraser, trois années sur quatre, de 48 heures; en plus la pêche cesse complètement dans le Fraser du 25 août au 15 septembre. Tous ces règlements sont mis en vigueur, sauf que l'an dernier la saison close du 25 août au 15 septembre fut suspendue pour cette année seulement, dans l'espoir que les règlements internationaux seraient adoptés avant l'année suivante.

Dans l'état de Washington, il y a une saison close pour la pêche du saumon "sockeye", du 25 août au 15 septembre, et une clôture hebdomadaire de 36 heures, on ne les met jamais en vigueur et les pêcheurs ne songent jamais à les observer.

Les règlements internationaux prescrivent une saison close pour toute pêche au saumon du 25 août et une clôture hebdomadaire de 48 heures.

Le saumon ayant à passer près des filets tendus sur la côte de l'état de Washington avant d'arriver au Fraser, des pêcheurs des États-Unis, peuvent les prendre en premier lieu et il s'en prévalent avec si peu de mesure que la pêche dans le Fraser semble destinée à disparaître, à moins que l'état de Washington ne mette en vigueur des règlements plus sévères et cela malgré le fait que tout le poisson se dirige vers le fleuve Fraser pour frayer et que nous y pratiquions l'incubation sur une très vaste échelle. C'est pour cela que le Canada désire tant que des règlements suffisants soient observés dans les deux pays dans l'intérêt de la pêche des deux côtés de la frontière.

Le Dr Jordan a démissionné le printemps dernier, et bien que le gouvernement du Canada n'ait pas reçu d'avis à ce sujet, on croit que le Dr Bastox Everman a été nommé pour le remplacer.

M. SINCLAIR: J'aimerais connaître la politique de mon honorable ami au sujet des gardiens de phares. On m'a fait part d'un cas qui me paraît vraiment extraordinaire. Je ne sais pas si on agit ainsi dans toutes les parties du pays. Une lettre m'a été envoyée par M. Stephen Richard, gardien du phare à l'anse à Charlot, comté de Guysborough (N.-E.). Cet homme accomplissait son devoir en allumant son phare

à la nuit, lorsqu'il reçut la lettre suivante de M. Ch. H. Hardy, agent du ministère de la Marine, à Halifax:

Halifax (N.-E.), 18 décembre 1911.

Monsieur,—Je vous transmets une lettre du ministère à Ottawa vous annonçant qu'on a révoqué votre nomination comme gardien de phare. Veuillez livrer les clefs et ce qui appartient au gouvernement immédiatement entre les mains de M. Alex. Richards qui a été nommé gardien du phare de l'anse à Charlo. Veuillez prendre l'inventaire de tout le matériel du gouvernement entre vos mains; signez cet inventaire et faites-le signer par M. Richards qui devra m'en envoyer une copie et en livrer une autre au gardien du feu.

Bien à vous,

CH. H. HARVEY,

Nouvelle-Ecosse.

Voilà à mon avis un cas exceptionnel et je voudrais savoir du ministre s'il y a eu des destitutions systématiques sur la côte sans qu'on ait au moins tenté de porter plainte contre les fonctionnaires. Le gardien du phare devrait, je pense, être pour le moins traité avec justice. Ces fonctionnaires sont dans bien des cas pauvrement rétribués; ils vivent dans l'isolement sur la côte, et sont en général des gens respectables. J'apprendrais avec regret que le ministre ne les eût pas traités avec justice et ne leur ait pas donné une chance de sauver leur tête. Ce cas est le plus grave dont j'aie entendu parler et j'ai cru que mon honorable ami serait désireux de donner une explication, s'il en a à donner.

M. HAZEN: Je n'ai pas les faits présents à la mémoire, mais je vais examiner les documents et je communiquerai avec mon honorable ami au sujet de cette affaire. En réponse à sa demande je puis dire qu'il n'y a pas eu de destitutions en bloc parmi les gardiens de phares et nous avons fait en sorte de ne faire des destitutions que pour un juste motif. S'il veut venir au département je vais lui faire voir les recommandations et lui expliquer les raisons qui ont motivé les décisions prises.

M. SINCLAIR: Il est évident que nous ne terminerons pas ce soir l'adoption des crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries. S'il reste encore des crédits à voter à la prochaine séance, il aura peut-être la complaisance d'apporter les documents avec lui.

Administration centrale.—Ministère de la Marine et des Pêcheries, \$7,550.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je n'ai reçu qu'aujourd'hui les documents concernant le renvoi de Louis Déchène employé au quai de la Rivière-Ouelle. Ce renvoi a été demandé par M. Potvin, le candidat conservateur des deux dernières élections. M. Potvin s'est adressé au ministre des Postes qui a transmis sa lettre au ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministre a reçu en outre deux déclarations asser-

mentées. Elles sont rédigées en français. L'une dit que M. Déchène a durant la dernière élection cherché à influencer son beau-frère M. Jules Déry. La personne qui a fait la déclaration ne connaissait pas les faits qui lui ont été rapportés par d'autres. L'autre déclaration est à l'effet que pendant l'élection de 1908 M. Déchène a été vu près d'une maison écoutant ce qui se passait, deux ou trois jours avant le scrutin. Sur la foi de ces déclarations il a été renvoyé. M. Déchène a alors écrit la lettre suivante:

Rivière-Ouelle, 20 janvier 1912.

Monsieur T. Béland,
Marine et Pêcheries,
Québec (P.Q.).

Monsieur,—Votre avis concernant les amarages au quai de la Rivière-Ouelle et daté du 13 janvier, ne m'est parvenu qu'hier soir, le 19 courant. Vous comprendrez qu'il m'a été impossible d'abandonner mon emploi le 15, n'ayant reçu avis que le 19.

Je ne suis pas responsable de ce délai, et comme j'ai été en fonctions les 16, 17, 18 et 19 janvier je réclame mon salaire pour ces quatre jours.

Beaulieu n'est entré en fonctions que le 20 au matin et ne réclame pas de rémunération pour l'ouvrage qu'il n'a pas fait.

Maintenant la loi du Service civil pourvoit à ce que tout employé congédié ait droit à une enquête. Je demande une enquête, et je veux que les lâches qui ont porté des accusations contre moi viennent les soutenir parce que je suis convaincu que je puis les réfuter toutes. Je compte donc sur votre esprit d'équité pour obtenir justice et avoir la chance de réfuter les accusations portées contre moi.

J'espère que vous aurez la bonté de me fournir les informations dont j'ai besoin à cette fin.

Croyez-moi, etc.,

LOUIS DECHENE,
Rivière-Ouelle.

Cette lettre a été transmise par le ministre de la Marine et des Pêcheries au ministre des Postes (M. Pelletier) pour lui demander ce qu'il pensait de l'affaire. La lettre porte la date du 10 février 1910. Voici la réponse du ministre des Postes:

L'honorable G. D. Hazen,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Mon cher collègue,—J'ai soumis votre lettre du 31 du mois dernier, relative au renvoi de Louis Déchène, journaliste employé au quai de la Rivière-Ouelle, à M. A. Potvin, de Fraserville, et j'ai reçu sa réponse. Vu les déclarations en forme adressées à votre ministère à ce sujet il ne voit pas la nécessité d'une enquête. Cependant dans le cas où vous décideriez d'en faire une, M. Potvin est prêt à s'en charger.

Sincèrement à vous,

L. P. PELLETIER.

Ainsi le candidat qui a demandé la destitution de cet employé a été consulté sur l'à-propos de tenir une enquête. Il a déclaré qu'elle n'était pas nécessaire, mais il s'est offert dans le cas où il en serait tenu

M. LAPOINTE (Kamouraska).

une de la conduire lui-même. Par bonheur le ministre a refusé de consentir—ç'eût été une farce—et il a préféré destituer l'homme sans enquête. Voici sa réponse à la lettre que je viens de lire:

16 février 1912.

L'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur Pelletier,—J'ai reçu votre lettre du 10 février au sujet de Louis Déchène, employé comme journaliste au quai de la Rivière-Ouelle et j'en suis venu à la conviction que, dans les circonstances, une enquête n'est pas nécessaire.

Sincèrement à vous,

(Signé): J. D. HAZEN.

En toute justice je crois que M. Déchène, qui est un honnête homme et qui n'a pas pris de part active à l'élection dernière pas plus qu'en 1908, devrait avoir la chance de se défendre des accusations portées contre lui, et que même à présent le ministre devrait en toute justice lui accorder cette enquête. Mais je lui demanderai, s'il accorde l'enquête, de ne pas nommer M. Potvin pour la conduire.

M. HAZEN: Certainement.

M. SINCLAIR: Le ministre voudra-t-il me dire maintenant ce qu'il a l'intention de faire dans le cas de M. Stephen Richards? Accordera-t-il l'enquête.

M. HAZEN: Pas avant d'avoir étudié les documents. Après les avoir consultés je déciderai ce qu'il y aura à faire.

M. SINCLAIR: Je comprends que si le ministre ne trouve rien contre lui à part une lettre écrite par quelqu'un se plaignant de lui il le considérera comme innocent et lui rendra son emploi.

M. LEMIEUX: Quand l'honorable ministre s'attend-il que les travaux au dock de Montréal seront terminés?

M. HAZEN: J'ai causé de cela avec les commissaires du port de Montréal. L'honorable membre est au fait que ce dock est construit par la compagnie Vickers Maxim à la suite d'un arrangement avec les commissaires du port. Je crois que le Gouvernement du jour a donné son approbation à cet arrangement d'après lequel les commissaires du port ont consenti à creuser le bassin du dock, le chenal y conduisant devant être construit par le ministère de la Marine; un certain montant devait être payé à titre de loyer sujet à une augmentation pendant plusieurs années.

Les renseignements qui me sont fournis par les commissaires du port indiquent que les travaux marchent d'une façon satisfaisante et le tout sera, je crois, fini dès cette saison. Si je fais erreur, on peut me rectifier. Je crois savoir qu'il y a entre les commissaires du port et la compagnie

Vickers Maxim quelques discussions au sujet de l'interprétation de l'arrangement, et les commissaires ont soumis le cas à leurs avocats.

Crédit supplémentaire requis pour aider à l'établissement, au maintien et à l'inspection des réfrigérateurs pour la boîte, à la conservation et au développement des pêcheries en haute mer, pour pourvoir à de meilleurs moyens de transport pour le poisson frais, \$15,000.

M. McKENZIE : Je voudrais savoir ce que le ministre fait pour fournir aux pêcheurs le long de la côte les moyens de conserver leur poisson. Nous avons d'excellentes pêcheries, mais pendant plusieurs mois de l'année les pêcheurs ont été dans l'impossibilité de se procurer de la boîte, et ne pourront s'en procurer aux époques correspondantes de l'année, à moins que le Gouvernement ne prenne les moyens de leur venir en aide.

M. HAZEN : Afin d'encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour la boîte, le Gouvernement accorde une subvention aux particuliers ou aux compagnies qui voudront se charger de construire ces entrepôts. Toute personne qui demandera le privilège et qui démontrera sa sincérité recevra comme dans le passé une subvention à cette fin.

Milice et Défense.—Subvention aux associations.—Nouveau crédit supplémentaire, \$8,400.

M. GRAHAM : L'autre soir, en réponse à une suggestion faite par plusieurs honorables membres appartenant aux deux côtés de la Chambre, le ministre de la Milice et de la Défense nous a donné l'assurance qu'il inscrirait une somme dans le budget supplémentaire afin d'augmenter les subventions aux corps de musique militaire.

M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense) : Je suis complètement en faveur de cela et il est possible que je demande un crédit l'année prochaine pour cette fin.

Artillerie, armes, terrains et équipement.—Requis pour l'achat de terrains destinés à des champs de tir, \$150,000.

M. FOWLER : Il y a une question au sujet de laquelle je désire dire quelques mots, et je puis peut-être aussi bien le faire à propos de cet item que d'un autre. Il me semble que dans le passé quelques hommes n'ont pas été récompensés comme ils le méritaient pour leur service militaire consacré au pays. J'ai justement dans l'idée un homme en particulier qui a été militaire toute sa vie; il a servi dans la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et ses efforts ont beaucoup contribué à faire de ce corps la plus belle troupe constabulaire du monde. Je veux parler du colonel Steele, un homme qui, pendant quarante ans a fait partie de la police de ce pays, qui a servi non seulement lors des

troubles du Nord-Ouest, mais aussi je crois pendant les invasions des fénians. Il s'est aussi distingué pendant la guerre sud-africaine.

Le colonel Steele occupe aujourd'hui le même rang que quelques-uns des honorables membres de l'autre côté de la Chambre qui n'ont jamais endossé un uniforme et qui n'ont jamais entendu tonner le canon pour vrai. Lorsqu'il s'agit de former un état-major militaire, de donner à des personnes le rang de général, c'est à des hommes comme le colonel Steele qu'on devrait conférer ce rang, parce que je le considère comme le plus beau soldat que le Canada ait produit. Le ministre qui a lui-même fait du service actif est en position d'apprécier les services que le colonel Steele a rendus au pays.

Edifices militaires et travaux aux nouvelles bâtisses de l'arsenal du Dominion, Québec, \$50,000.

M. LEMIEUX : Le ministre de la Milice a-t-il lu l'article publié dans le "Citizen" de ce matin au sujet de champ de tir de Rockliffe et a-t-il l'intention d'accepter cette proposition?

M. HUGHES (Victoria) : Aucune décision n'a encore été prise. Dans tous les cas nous ne le mettrons pas à l'enchère d'ici à une journée ou deux.

M. MURPHY : L'autre jour mon honorable ami nous a plutôt laissé entendre qu'il était à étudier la question d'abandonner le champ de tir de Rockliffe et de faire l'acquisition d'un autre terrain parce qu'il trouvait très dispendieux l'achat d'autres terrains à Rockliffe.

M. HUGHES (Victoria) : Et un espace suffisant.

M. MURPHY : Il y a là tout l'espace voulu, et on peut l'acquérir par voie d'expropriation. Des avis d'expropriation ont été adressés l'année dernière; le fait que quelques personnes demandent des prix trop élevés n'est pas une raison pour mettre de côté le champ de tir actuel. Je suis en position de dire que le ministre ne reçoit pas d'habitude ses inspirations du "Citizen" d'Ottawa.

M. HUGHES (Victoria) : Vous avez raison.

M. MURPHY : Il y a quelques jours ce journal a préconisé une politique exactement semblable et a signalé que ce ne serait peut-être pas une mauvaise affaire pour le ministre de se lancer dans cette fièvre de spéculation sur les terrains et a dit que le ministère de la Milice pourrait un jour ou l'autre bénéficier d'un système légitime de spéculation sur les terrains. Ce matin, le "Citizen" s'oppose à la vente de ce terrain. Il n'est pas rare pour nous à Ottawa de

trouver le "Citizen" sur les deux côtés de la même question, mais non pas en même temps. J'espère que mon honorable ami ne se hâtera pas d'abandonner Rockliffe. On dit que le ministre s'est fait donner des promesses de vente sur les terrains situés dans un township adjacent.

M. HUGHES (Victoria): On a jeté les yeux sur quatre ou cinq localités où pourrait être installé un vaste champ de tir. Celui que nous avons actuellement ne répond pas au besoin et on dit que nous serons forcés par les gens qui demeurent entre le champ de tir et le chemin de Montréal de prendre une autre direction afin de leur permettre d'avoir accès à la rive. Pour acquérir 238 acres de terre dont nous avons besoin au moins pour les fins susdites, il nous faudrait dépenser plus que pour un champ de tir complet que je puis obtenir dans chacune de quatre localités situées à proximité de la ville. Nous avons des promesses de vente sur plusieurs endroits. Nous pouvons vendre aujourd'hui ces promesses de vente avec bénéfice, mais nous ne le faisons pas; il n'est pas question de spéculation ici. De l'autre côté de la rivière, il y a deux ou trois beaux terrains d'où nous pouvons tirer dans la direction des montagnes et deux ou trois de ce côté-ci de la rivière. Je serai heureux de les faire voir à mon honorable ami la semaine prochaine et j'espère que tout s'arrangera.

M. MURPHY: Y a-t-il quelque chose de vrai dans le bruit qui court que 2,740 acres ont été acquis?

M. HUGHES (Victoria): Nous avons des promesses de vente pour plus que cela. Je n'avais encore fait aucune démarche que j'avais déjà des promesses de vente pour ces endroits.

Pour acheter un terrain et pour la construction d'une bâtisse du gouvernement à Londres, en Angleterre, \$1,000,000.

M. CARVELL: Le terrain de cette bâtisse est-il choisi?

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Non. Le haut commissaire a recommandé l'érection à Londres d'une bâtisse du Gouvernement fédéral et nous avons mis cet item dans le budget afin d'être en état d'étudier l'affaire.

M. GRAHAM: Le ministre pourrait peut-être dire dans une phrase, qui pourrait être insérée dans le hansard à quelle fin est destinée cette bâtisse de \$1,000,000.

M. ROGERS: Comme mon honorable ami le sait, le Canada n'a pas eu jusqu'à présent de bureaux convenables à Londres. L'Australie a entrepris la construction là d'un magnifique édifice et le Gouvernement canadien a cru que le temps était arrivé pour nous de faire quelque chose en ce

M. MURPHY.

sens. Le haut commissaire a recommandé au Gouvernement d'ériger une bâtisse convenable pour les bureaux et l'usage des fonctionnaires que nous avons à Londres, Angleterre. Comme vous le savez, nos fonctionnaires sont disséminés un peu partout à Londres. Mon désir serait d'avoir là un édifice suffisant pour concentrer les bureaux des différentes provinces du Canada avec ceux du Gouvernement fédéral.

M. GRAHAM: Pour démontrer que j'ai raison de demander cette explication, je dois faire remarquer que quelques-uns des membres de cette Chambre étaient d'opinion qu'il s'agissait de construire un édifice quelconque destiné à des fins d'exposition. Je savais que tel n'était pas le cas, mais je voulais que mon honorable ami fit cette déclaration afin que le hansard lui donnât publicité.

M. CARVELL: Je crois que cette démarche de la part du Gouvernement est sage. L'année dernière pendant que j'étais à Londres j'ai constaté combien il était difficile de trouver les bureaux du Gouvernement et des gouvernements provinciaux. Je crois que c'est une bonne affaire. Naturellement, il faudrait modifier un peu, parce que la province d'Ontario possède déjà un édifice sur le Strand, bien qu'il serait peut-être possible d'acquérir un terrain pour l'édifice fédéral près de l'endroit où s'élève celui de l'Ontario.

M. TOBIN: J'ai demandé il y a quelque temps au ministre des Travaux publics si c'était l'intention du Gouvernement de construire un édifice public à Weedon, Québec, et il m'a répondu que le Gouvernement s'occupait sérieusement de cette affaire. Où en sommes-nous maintenant avec cela?

M. PELLETIER: Je vais prendre note de la question de mon honorable ami et il aura une réponse du ministère des Travaux publics.

M. TOBIN: On a inscrit au budget un crédit de \$15,000 pour cet édifice. J'ai demandé le dépôt des documents s'y rattachant et le ministre des Travaux publics m'a dit qu'ils seraient communiqués à la Chambre avant la fin de la session; mais nous ne les avons pas encore et la prorogation va avoir lieu lundi. Je m'en retourne chez moi ce soir et avant mon départ je veux que le ministre promette de m'envoyer copie de tous ces documents.

M. PELLETIER: Je vais prendre note de la demande de mon honorable ami et l'envoyer au ministre des Travaux publics.

M. TOBIN: J'apprends de bonne source qu'on a adressé au ministère des pétitions lui demandant de ne pas faire construire l'édifice au sujet duquel un crédit de \$15,000 est voté; mais de consacrer la moitié de

cette somme à l'érection de l'édifice de Weedon et le reste à l'érection d'un autre édifice dans le comté de Wolfe. Weedon est une localité assez importante pour mériter d'avoir un édifice de \$20,000 à \$25,000.

M. PELLETIER: Nous ne pourrions pas dépenser pour une certaine fin les deniers votés pour une autre fin.

M. TOBIN: J'ai demandé les documents et les pétitions qu'on a adressés au Gouvernement au sujet d'un édifice à Gartley, sur le lac Aylmer. Le ministre voudrait-il voir à m'en faire envoyer des copies?

M. PELLETIER: Ces documents sont prêts à être déposés sur le bureau de la Chambre, et il n'y aura pas d'objection à ce qu'ils le soient.

M. TOBIN: Alors, j'en aurai des copies.

M. CARDIN (texte): Monsieur le président, au début de la session, une somme d'argent a été votée pour la construction d'un quai dans la paroisse de Saint-Roch, dans le comté de Richelieu. Une autre somme a été également votée pour la construction d'un quai dans la paroisse de Saint-Aimé, dans le même comté.

J'aurais voulu demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Monk) s'il a l'intention de faire commencer ces travaux au printemps prochain, mais comme l'honorable ministre n'est pas à son siège ce soir, je prierai l'honorable ministre des Postes qui le représente en ce moment de vouloir bien lui transmettre ma demande.

M. PELLETIER: Certainement.

Rivière des Français, \$100,000.

M. MURPHY: Je tiendrais à avoir une explication au sujet de ce crédit, attendu que nous désirons savoir au juste s'il a rapport à la construction du canal de la baie Georgienne.

M. PELLETIER: C'est pour travaux à exécuter sur la voie de ce canal. Le Gouvernement n'a encore rien arrêté au sujet de l'entreprise entière. Les renseignements concernant la partie qui s'étend de la rivière des Français à North-Bay seront obtenus, et la question sera étudiée avec le plus grand soin.

M. MURPHY: Ce soir, nous avons réussi à obtenir du Gouvernement une déclaration de l'attitude qu'il entend prendre au sujet de la construction du canal Welland. Pour moi, je suis en faveur du projet relatif au canal Welland et au canal de la baie Georgienne. Comme citoyen d'Ottawa et représentant d'un comté de la vallée d'Ottawa, je suis naturellement désireux de savoir au juste quelle est l'attitude du Gouvernement au sujet du canal de la baie Georgienne. Le directeur général des Postes l'a dit, et je le sais, le creusement de la

rièrre des Français fait partie du plan du canal de la baie Georgienne; mais je veux savoir également si la somme inscrite au budget est destinée à l'exécution de cet ouvrage et si l'on peut considérer ce crédit comme le commencement de la construction du canal de la baie Georgienne.

M. PELLETIER: J'ai dit tout ce qui pouvait se dire pour le moment: que cet ouvrage s'exécutera sur ce qu'on reconnaît généralement comme étant la voie projetée pour la construction du canal de la baie Georgienne et que la partie de la rivière des Français qui s'étend jusqu'à North-Bay est celle au sujet de laquelle le Gouvernement possède plus de renseignements que pour le reste. Les choses en sont là pour le moment. La demande de cette somme fait voir qu'on a l'intention d'approfondir la question autant que possible.

M. CARVELL: Le ministre n'a pas dit si cet argent servirait à des études d'ingénieurs ou à la construction elle-même, ni dans ce dernier cas, si les travaux prévus font partie du plan général de la construction du canal. Certes, il pourrait nous donner ce renseignement.

M. PELLETIER: Je ne puis donner plus de renseignements que je n'en ai donné.

M. MURPHY: Ce que je désire savoir c'est ceci: Se propose-t-on d'exécuter un ouvrage sérieux ou veut-on tout simplement, au moyen de ce crédit, modérer l'activité des gens favorables à la construction du canal de la baie Georgienne, vu que le Gouvernement s'est engagé à construire le canal Welland?

M. PELLETIER: On ne devrait faire aucune supposition de ce genre au sujet d'un gouvernement sérieux comme l'est celui-ci.

M. MURPHY: Dont l'honorable ministre est le représentant sérieux.

M. McKENZIE: Je trouve dans cet item destiné à la construction d'un édifice public à Baddeck, que l'on a pourvu à l'achat d'une horloge qui devra être installée dans la tour de cet édifice. On avait inscrit au budget de l'année dernière trois crédits pour autant d'horloges à être installées dans les tours de certains édifices publics de mon comté, et cette année, deux de ces crédits qui étaient destinés à des localités où la population était plus considérable, ont été laissés de côté. Or, un fonctionnaire de département est venu d'Halifax visiter ces petites villes, et sans beaucoup de représentations de ma part, il a fait au département un rapport concluant à l'installation de ces horloges dans les tours en question.

M. PELLETIER: Nous prendrons note de la requête de mon honorable ami.

M. STANFIELD: Je ne crois pas nécessaire d'expliquer aux honorables députés pourquoi ces crédits devraient être adoptés ce soir. Tous les ministres seront ici demain.

M. MURPHY: J'ai une requête pour le ministre des Travaux publics concernant la suppression d'un crédit destiné à mon comté, et personne autre que le ministre des Travaux publics ne peut y répondre.

M. ROGERS: L'honorable député pourra soulever, demain, toute question qu'il lui plaira.

M. MURPHY: Et les autres députés également?

M. ROGERS: Oui.

M. MURPHY: Alors, nous ferions aussi bien d'adopter tous ces crédits maintenant.

M. GRAHAM: Supposons que lecture soit faite de ces item aussi vite que possible, sous la garantie que l'on pourra poser, demain, toute question que l'on voudra?

M. ROGERS: Fort bien.

M. McKENZIE: Sous quelle rubrique?

M. PELLETIER: Sous n'importe quelle rubrique.

M. ROGERS: Pas d'objection.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre aurait-il la bonté de déposer, demain, la correspondance concernant l'absence d'un crédit pour le brise-lames de New-Harbour et pour le quai de Milford? Cela faciliterait la discussion.

M. ROGERS: Je demanderai au ministre des Travaux publics de la déposer.

(On fait rapport de quelques résolutions budgétaires.)

La séance est levée à trois heures et demie, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 30 mars 1912.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES DE LA CHAMBRE.

M. BORDEN propose que la proposition de Son Honneur l'Orateur, déposée sur le bureau de la Chambre, le 29 mars courant, touchant les augmentations annuelles accordées à certains chefs de bureaux commis et employés de la Chambre, y compris les commis attachés au bureau mixte de

M. PELLETIER.

distribution tant des Communes que du Sénat, conformément à l'article 37 de la loi amendant la loi de 1908 relative aux services administratifs, soit approuvée

(On adopte la motion.)

M. BORDEN propose qu'un message soit transmis au Sénat pour informer leurs Honneurs que cette Chambre a approuvé une proposition de Son Honneur l'Orateur de la Chambre des communes, touchant le paiement des augmentations annuelles des appointements des commis attachés au bureau mixte de distribution tant de la Chambre des communes que du Sénat, en conformité de l'article 37 de la loi amendant la loi de 1908 relative aux services administratifs.

(On adopte la motion.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

M. MACDONALD demande:

1. Le département de l'Intérieur a-t-il acheté, dernièrement, un certain nombre de numéros du journal appelé le "British News" ou du journal appelé le "British Canadian"?
2. Dans l'affirmative, combien de numéros de chaque journal, et à quel prix?

M. ROGERS: Il ne semble pas que le département ait transmis de réponse à cette question. Il n'a pas été passé de marché avec le journal "British News" pour un certain nombre de numéros, depuis notre accession au pouvoir.

TERRES INONDEES DANS LE COMTE DE CHATEAUGUAY.

M. BROWN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il, et à quelles dates, envoyé un de ses ingénieurs examiner les terrains inondés par le crique Morton, dans le comté de Châteauguay?
2. Quel est le nom de cet ingénieur?
3. Qui a demandé cet examen?
4. A-t-on fait rapport et dressé des plans et devis?
5. Quelle est la nature de ce rapport? est-il par écrit ou de vive voix?
6. Quelles sont les conclusions et les propositions de ce rapport?
7. Quelle est la superficie totale des terrains inondés par le crique Morton et le Grand-Marais, dans les comtés de Châteauguay, La-prairie-Napierville et Huntingdon?
8. Le rapport donne-t-il le chiffre de la dépense estimative pour l'exécution des travaux et quel est ce chiffre?
9. Le Gouvernement a-t-il donné des instructions à ses fonctionnaires pour faire exécuter ces travaux?
10. Est-ce l'intention du Gouvernement de consacrer un crédit à l'exécution de ces travaux et quel est ce crédit?
11. Quand le Gouvernement se propose-t-il de faire exécuter ces travaux?

M. COCHRANE:

1. Oui, en juillet et août 1910.
2. L'ingénieur P. E. Mercier.
3. MM. Lanctôt, Brown et Robb.
4. On a fait rapport, mais on n'a pas dressé de projets d'étude détaillés ni de devis.
- 5, 6, 7, 8. D'après le rapport écrit, il y a 18,000 acres de terres boisées impropres à l'agriculture, par suite du manque de drainage. La terre est évaluée à \$10 l'acre; mais si elle était améliorée, elle ne le céderait en rien aux terrains avoisinants évalués aujourd'hui à \$25 l'acre. Le coût estimatif des travaux de drainage nécessaires, serait de \$22,500.
9. Non.
10. La question est à l'étude.
11. Quand le Parlement aura ouvert le crédit voulu.

COMPTES DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.**M. MACDONALD demande:**

A-t-on employé quelques comptables pour la révision des comptes des commissaires du port de Montréal?

2. Dans l'affirmative, qui est-ce?
3. Où se trouve le siège social de la maison dont ces comptables font partie?

M. HAZEN:

La commission des services publics a employé Price, Waterhouse & Co., comptables autorisés, pour la révision de ces comptes.

Le bureau chef de cette maison au Canada est à Montréal. Son siège social, paraît-il, est à Londres (Grande-Bretagne).

DEMANDE DE DOSSIERS TOUCHANT LE BARRAGE DE TEMISKAMING.

M. PUGSLEY: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désirerais appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur un ordre de la Chambre relatif au dépôt des dossiers se rattachant au barrage de Témiskamingue. Si je ne me trompe; il y a plus de deux mois que la Chambre a ordonné le dépôt de ce dossier, et il ne figure pas encore sur le bureau. A diverses reprises j'ai renouvelé ma demande, parce que cette question est à l'étude en ce moment devant la commission des services publics et je tiens beaucoup au dépôt de ces documents, avant la prorogation, afin de pouvoir les examiner.

M. MONK: La cause du retard apporté au dépôt de ces dossiers, c'est que tous les documents se rattachant à cet ouvrage de l'Etat ont été demandés par la commission des services publics et ils sont en ce moment devant ces commissaires. Nous avons tenté de reprendre possession de ces documents afin de préparer notre dossier, mais on ne les a pas encore remis au département. Nous les ferons revenir aussitôt que possible, et dès qu'ils seront de retour au

département, le dossier sera dressé et déposé sur le bureau.

***M. PUGSLEY:** Le ministre comprend en quelle fâcheuse posture je me trouve, après avoir autrefois dirigé les affaires du ministère qui a entrepris ces travaux. Les journaux ont affirmé que la commission des services publics avait découvert certaines irrégularités se rattachant à l'adjudication de ces travaux et on ajoute que cette commission présentera bientôt un rapport à cet égard. Dans l'intervalle, la prorogation aura lieu et la discussion de cette question sera forcément remise à la prochaine session sans qu'il soit possible d'ici à cette époque d'éclairer le public à cet égard. En vue de cette situation, le retard de deux mois apporté par le ministre au dépôt du rapport est inexcusable. Il aurait pu obtenir un exemplaire de ces documents.

M. MONK: Il n'y a pas d'autre raison du retard apporté au dépôt de ce dossier. Que l'honorable député veuille bien m'en croire, quand la commission des services publics nous aura renvoyé ces dossiers, notre rapport sera déposé sur le bureau. Souvent ces documents nous sont remis durant les vacances de la Chambre. Si la Chambre siège lundi, je vais tenter un effort pour faire déposer ce dossier sur le bureau. Le retard apporté au dépôt de ces documents n'est nullement prémédité. Naturellement, les documents se trouvent entre les mains de la commission, nous n'avons aucun accès à ces pièces. Je vais m'efforcer de me les faire remettre.

M. PUGSLEY: Le Parlement est le maître de ces documents et comme il a ordonné, il y a deux mois, le dépôt de ce dossier, c'est chose inexcusable, à mes yeux, de la part du Gouvernement, de laisser ces documents en la possession des commissaires.

M. MONK: Ces documents ont été remis à la commission avant que la Chambre en eût ordonné le dépôt. Ces retards sont chose de commune occurrence en matière de dépôt de dossiers.

Cette session-ci, nous avons fait preuve de grande diligence en déposant sur le bureau tous les documents demandés. Je vais, toutefois, tenter un suprême effort pour faire déposer ce dossier sur le bureau, lundi, si la chose est possible.

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF A LA COMMISSION DU TARIF.

La Chambre passe à l'examen des amendements rapportés par le Sénat au bill (n° 88) déposé par M. White, de Leeds, portant création d'une commission du tarif.

M. WHITE (Leeds) propose:

Que cette Chambre accorde son adhésion au premier, au deuxième et au quatrième amendements apportés au projet de loi en question et qu'elle refuse son assentiment au

troisième amendement, parce que l'enquête extraordinaire demandée par cet amendement n'est nullement pertinente aux objectifs du projet de loi.

3. Chaque commissaire reste en fonctions pendant cinq ans à compter de la date de sa nomination, mais le Gouverneur en conseil peut le révoquer en tout temps, s'il y a lieu.

4. A l'expiration de la durée de sa charge, un commissaire peut être renommé.

Pour élucider le sens des amendements apportés au bill, disons que le Sénat a, tout d'abord, rayé les paragraphes 3 et 4 de l'article 3. Voici le texte de ces paragraphes:

3. Chaque commissaire demeure en fonction pendant cinq ans à dater de sa nomination; mais le Gouverneur en conseil peut le révoquer en tout temps, s'il y a lieu.

4. A l'expiration de la durée de sa charge un commissaire peut être renommé.

On a biffé ces paragraphes pour leur substituer ceci:

Chaque commissaire demeure en fonction, sauf révocation.

Personnellement, j'aurais préféré conserver ces paragraphes, car les candidats aspirant à cette charge auraient plus de certitude sur la durée de leurs fonctions; cependant, le Gouvernement est disposé à laisser figurer cet amendement au bill.

Le deuxième amendement se rattache au paragraphe (d) de l'article 4. Ce paragraphe du bill est ainsi conçu:

Le coût, l'efficacité et les conditions de la main-d'œuvre au Canada et ailleurs.

Le Sénat propose ce texte-ci:

Le coût, la valeur, les conditions de la main-d'œuvre, et l'hygiène des employés, au Canada et ailleurs.

Bien que cet amendement, à mon sens, soit étranger en quelque sorte à l'objectif de cet article, nous sommes disposés à l'accepter.

Quant au quatrième amendement se rattachant au paragraphe 2 de l'article 4, nous l'acceptons volontiers. Voici le texte du paragraphe:

2. La commission doit faire enquête sur tout autre objet au sujet duquel le ministre désire être éclairé relativement à tous produits qui, importés ou produits au Canada, sont susceptibles ou exempts de payer les droits de douane, et faire rapport au ministre.

Voici l'amendement apporté par le Sénat à ce paragraphe:

Et l'enquête instituée en pareille matière peut s'étendre à l'influence que le relèvement ou l'abaissement du chiffre actuel de la taxe douanière dont est frappée certaine marchandise pourrait exercer sur toute industrie ou commerce.

L'amendement permet, et par conséquent nous l'acceptons volontiers, bien que l'enquête suggérée pourrait se faire sous l'auto-

M. WHITE (Leeds).

rité du paragraphe 2, certainement sous celle de l'article 3 ou 4. Au surplus, nous l'acceptons bien volontiers.

Venons-en à l'amendement où nous trouvons matière à critique et quand les députés auront lu ce texte, ils demeureront convaincus qu'il a évidemment été préparé à la hâte et sans égard au contexte; car dans sa rédaction actuelle, il est presque intelligible. Voici le texte de l'article 4:

A l'égard des articles produits ou importés au Canada, la commission, sous la direction du ministre, fera enquête touchant...

Suivent un certain nombre de paragraphes avec lesquels cette Chambre s'est familiarisée, au cours du débat dont ce bill a été l'objet.

Voici l'amendement du Sénat:

Toutefois, chaque fois qu'on présente au gouvernement une augmentation.....

De quelle augmentation s'agit-il? Evidemment, c'est le relèvement de la taxe douanière qui est visé ici; mais comme l'article ne dit rien au sujet de la taxe, l'amendement est donc inintelligible. Admettons toutefois qu'il faille insérer ici les mots "de taxe douanière"; même alors, le texte n'est pas pertinent et demeure presque inintelligible, au regard du contexte de l'article en discussion, parce qu'il n'y est actuellement question de "droit de douane".

Toutefois, chaque fois qu'on demandera au gouvernement une augmentation de droits de douane la commission, outre le rapport qu'elle dressera sur les questions ci-haut mentionnées, fera un rapport extraordinaire qui, relativement à toute industrie établie, énoncera:

a) Le nombre de fabriques existant actuellement, ainsi que le nombre d'ouvriers employés avec indication du nombre respectif d'hommes, de femmes et d'enfants.

b) La liste des actionnaires....

Le mot "compagnie" ne figure pas ici; il n'est nullement question de compagnie dans cet amendement, et, par conséquent, le paragraphe (b), tel qu'on veut le modifier, est inintelligible.

La liste des actionnaires, ainsi que le nombre et la modification des actions détenues par chaque actionnaire.

Indépendamment de la question de savoir si ce texte se rattache plus ou moins à la question du coût de production des marchandises, la rédaction de ce paragraphe est dénuée de sens.

Les dividendes payés durant chacune des dix années précédentes.

Les dividendes! mais sur quoi? A quelle compagnie? Il n'est nullement question de compagnie ni d'actions.

Les salaires des ouvriers et le nombre d'heures de travail quotidien.

A quelle époque ou à quels moments de l'année? Tout cela est étranger à l'article.

Déjà, le paragraphe (f) de l'article 4 détermine que la commission est autorisée à faire rapport sur ce qui suit:

Toutes les conditions et tous les facteurs qui intéressent ou régissent le coût de la production et les prix que paient les consommateurs au Canada:

Et le paragraphe (d) dispose que les commissaires feront rapport sur:

Le coût, l'efficacité et les conditions de la main-d'œuvre au Canada et ailleurs ainsi que l'hygiène des employés.....

Ainsi que le suggère l'amendement du Sénat

... au Canada et ailleurs.

Ainsi, les paragraphes qui figurent au bill semblent avoir parfaitement prévu la chose. Enfin, le Sénat propose que la commission fasse enquête sur:

c) Le volume global des marchandises, objet de la demande de relèvement du droit douanier, qu'on consomme au Canada, qu'elles soient de production indigène ou bien importées.

Eu égard à la rédaction des projets d'amendements que je viens de signaler et qui témoignent d'une trop grande hâte ou d'un manque de soin dans leur préparation; vu, en outre que tous les amendements qui peuvent sembler pertinents sont déjà prévus par l'article 4, je propose, relativement au troisième amendement, que la Chambre lui refuse son assentiment, parce que l'enquête extraordinaire demandée par le Sénat est étrangère aux objectifs visés par ce bill. Il ne convient pas sans doute de dire que cette rédaction est inintelligible, mais je puis bien affirmer que cet amendement porte toutes les marques d'une rédaction trop hâtive.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, il est consolant de penser, à tout événement, à l'égard de cette divergence d'opinion qui a surgi entre cette Chambre et le Sénat touchant le bill en discussion, que le Sénat a soulevé une question fort importante, à mon avis. A cet égard, toutefois, je dois ajouter que c'est peut-être à bon droit que le ministre (M. White) critique la rédaction de cet amendement, qui n'est pas aussi heureuse qu'elle le pourrait être.

J'incline à me ranger à son avis, à cet égard. Le Sénat aurait pu se servir d'un langage plus précis et plus exact; mais même avec ce léger défaut de rédaction, le Sénat semble avoir parfaitement traduit notre pensée. Si les mots "augmentation de taxes douanières" eussent figuré dans cet amendement, il eût échappé à la critique du ministre, bien que sa censure ait été quelque peu outrancière.

A mon sens, ces amendements sont tout à fait pertinents. L'idée qui se dégage de l'amendement du Sénat, c'est que, lors-

qu'on demande un relèvement de droit de douane, si les commissaires sont favorables à cette augmentation, ils doivent, en pareille circonstance dresser un rapport extraordinaire.

M. WHITE (Leeds): Jamais la commission ne fait de rapport favorable ou défavorable à un relèvement de taxe douanière. Les commissaires ne sont pas appelés à se prononcer en pareille matière.

Sir WILFRID LAURIER: Les pouvoirs attribués aux commissaires sont de nature fort générale, il est vrai; mais à mon avis, il n'y a rien dans ce texte qui les empêche de présenter une proposition au Gouvernement. Ce n'est peut-être pas strictement leur fonction; mais la loi, à mon sens, ne leur interdit nullement de présenter une proposition ou d'ouvrir leur avis; et voilà pourquoi le Sénat a pensé que si les commissaires formulent pareille proposition ils doivent dresser un rapport extraordinaire. L'amendement du Sénat est donc pertinent à la question. Je suis bien aise que le ministre ait posé en principe qu'il faut renvoyer l'affaire au Sénat et appeler l'attention de la Chambre haute sur la critique formulée ici par le ministre, critique bien fondée à certains égards et mal fondée, à d'autres égards.

M. WHITE (Leeds): L'amendement du Sénat porte sur l'article 4. Cet article ne statue absolument rien touchant le relèvement ou l'abaissement des droits de douane et la commission s'écarterait entièrement de sa mission en s'autorisant de cet article pour proposer au Gouvernement le relèvement ou l'abaissement des droits de douane. L'amendement apporté à cet article n'est donc pas pertinent. Remarquez ce texte:

Toutefois, quand on demande au gouvernement le relèvement des droits de douane, la commission doit, en outre de ses rapports sur les questions ci-haut indiquées, dresser un rapport extraordinaire.

Nous recevrons nombre de demandes de relèvement de taxes douanières sur lesquelles, je suppose, nous ne demanderons pas même à la commission de faire rapport. Il importe de donner à nos lois une rédaction exacte. Après tout, il s'agit ici d'une loi de ce Parlement et ce n'est nullement faire de la critique outrancière que de signaler ici ce qui semble une erreur manifeste dans la rédaction de cet important amendement, et le Sénat lui-même, j'en suis convaincu, reconnaîtra son erreur. Les autres questions que j'ai signalées ont plus d'importance que celle mentionnée par le chef de l'opposition. Il s'agit de listes d'actionnaires, sans mention de compagnies, et de dividendes, sans mention ni de compagnies ni de parts. Indépendamment de la rédaction, ces amendements me semblent étrangers à l'objectif du bill.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble que l'objection a encore plus de valeur que je ne lui en ai d'abord accordée; car l'amendement dit que si on présente une demande pour le relèvement de la taxe douanière—et il se produira indubitablement pareilles demandes—et que cette demande soit renvoyée à la commission, celle-ci a le devoir de faire rapport. Il semble donc que l'amendement soit non seulement pertinent, mais qu'il se rattache parfaitement à la question.

M. BORDEN: Je ne suis pas disposé à me ranger à l'avis exprimé par le chef de l'opposition. En rédigeant ces amendements on semble s'être inspiré de l'idée que cette commission du tarif doit fixer les droits de douane ou en assumer la responsabilité. Telle ne sera pas la fonction de la commission du tarif; le Gouvernement doit toujours porter la responsabilité de la loi fiscale et c'est à lui qu'il appartient d'établir les droits de douane. Pour qu'il puisse bien s'acquitter de ce devoir, il est important de faire recueillir d'après une méthode bien scientifique les données nécessaires pour l'édification du Gouvernement et du Parlement.

Il découle de cet amendement encore une autre conséquence pernicieuse. Les dispositions de l'article 4 donnent à la commission beaucoup de latitude dans la conduite des enquêtes. Ces dispositions figuraient dans le bill, lorsqu'il fut transmis au Sénat, et celui-ci, en cherchant à entrer dans des détails minutieux sur certaines questions qu'il mentionne, pourrait fort bien diminuer la force de l'article 4 et en restreindre l'application. A mon avis, il importe que cette commission possède les plus amples pouvoirs d'enquête. Il importe aussi que le Gouvernement ait le pouvoir de donner instruction à la commission de faire enquête sur toutes les questions se rattachant au relèvement ou à l'abaissement du tarif. Il est également utile que le Gouvernement porte la responsabilité de la rédaction de la loi fiscale, lorsqu'elle est soumise au Parlement, et à mon avis, on ne faciliterait nullement le fonctionnement de cette commission, en particulierisant certaines questions sur lesquelles elle serait appelée à enquêter. Si le Gouvernement ne donne pas à la commission instruction de faire telle enquête que le Parlement juge utile, lorsqu'il délibère le tarif qui lui est soumis, alors le Gouvernement en est responsable envers le Parlement. Si ces renseignements sont utiles et je ne prétends nullement qu'il n'importe pas de les obtenir en certaines circonstances, alors le Gouvernement et le ministre des Finances auront le devoir de demander à la commission de les obtenir. Si le Gouvernement en présentant son tarif, ne possède pas ces lumières, le Parlement aura parfaitement le droit de le critiquer et d'exiger que l'étude

M. WHITE (Leeds).

et la délibération de la loi fiscale soient ajournées jusqu'à ce qu'on ait obtenu ces données.

A mon avis, ce qu'il faut bien se garder de faire, c'est de particulariser quelques-unes des nombreuses questions dont l'étude éventuellement serait jugée importante ou utile; car, ceux qui sont au courant de l'interprétation des statuts le savent, en agissant ainsi, en entrant dans ces détails minutieux, on affaiblit la loi, on en atténue la force et l'ampleur de l'initiative qu'elle autorise à prendre touchant les questions qu'elle touche. Voilà pourquoi, m'appuyant aussi sur les raisons invoquées par le ministre des Finances, il me semble que la Chambre ne doit donner son adhésion à ces amendements. Il est également vrai que la rédaction que le Sénat a donnée à ces amendements n'est guère intelligible et indique beaucoup d'incurie chez leurs rédacteurs.

M. PUGSLEY: Il me semble que l'amendement fait par le Sénat ne restreint nullement les pouvoirs de cette commission. Le bill ainsi modifié demeure dans l'état où il était, au sortir de la Chambre, en tant qu'il s'agit du pouvoir que possède le ministre de faire instituer enquête sur toutes les questions figurant à l'article 4; seulement, de l'avis du Sénat, en outre de ces questions lorsqu'il s'agit d'une demande de relèvement de droits de douane, la commission doit dresser un rapport extraordinaire touchant toute industrie déjà établie, avec indication de certains détails: le nombre de fabriques existantes, le nombre d'ouvriers employés, avec indication des hommes, des femmes, des enfants respectivement, la liste des actionnaires, le nombre et le montant de titres détenus par chaque actionnaire—il s'agirait ici d'une compagnie.

M. WHITE (Leeds): L'honorable député songerait-il sérieusement à insérer ces détails dans une loi?

M. PUGSLEY: Pourquoi pas? En outre, les dividendes payés pour chacune des dix années précédentes; les salaires des employés et le nombre d'heures de travail quotidien; le volume global d'articles de tout genre consommés au Canada, produits de chaque fabrique, soit de fabrication indigène, soit importés. Cet amendement ne dit nullement que la commission devra formuler des propositions ou présenter des rapports pour ou contre le relèvement de la taxe douanière; seulement, de l'avis du Sénat, advenant qu'on fasse une demande en ce sens, ce sont là des faits essentiels qui doivent être soumis au Gouvernement outre les autres détails par l'article 4. Le ministre dit que le Sénat aurait pu soigner davantage sa rédaction; il aurait pu préciser sa pensée au sujet des actionnaires.

Tout le monde sait ce qu'il faut entendre par "actionnaires"; il s'agit d'actionnaires dans une compagnie.

En donnant une interprétation juste et raisonnable à l'amendement, cela signifie que quand une demande est faite par une compagnie pour une augmentation de droits, ce sera le devoir de la commission de s'enquérir et faire rapport au ministre au sujet des détails spécifiés dans l'amendement. Il me semble que ce sont là des choses au sujet desquelles la commission a mission de s'enquérir.

M. WHITE (Leeds): Quel rapport mon honorable ami croit-il que les noms des actionnaires peuvent avoir avec le coût de production et les autres sujets dont parle l'article 47?

M. PUGSLEY: Est-ce là sur quoi s'appuie l'objection de mon honorable ami? Il ne saurait y avoir aucune objection à donner les noms des actionnaires, parce que, en ce qui concerne toutes les compagnies, ces noms appartiennent au public. D'après la loi, une liste des actionnaires de toutes les banques du Canada est publiée tous les ans, et la plupart des provinces exigent que les listes d'actionnaires soient soumises de temps à autre au Gouvernement. Les termes en lesquels est rédigé l'amendement pourraient être quelque peu améliorés, mais la même remarque peut s'appliquer à bon nombre de bills adoptés par cette Chambre. L'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) a su lui-même présenter deux bills afin de corriger des erreurs de législation adoptée par cette Chambre sous le contrôle de ces honorables messieurs de la droite; par conséquent, il ne nous siérait pas de trouver trop à redire au sujet des termes employés par le Sénat dans cet amendement.

M. BORDEN: Ces bills ont été rendus nécessaires par l'acceptation des amendements du Sénat.

M. LENNOX: En ce qui concerne le fait que la législation est maintenant sous le contrôle des honorables membres de la droite de cette Chambre, c'est là un principe que les honorables membres de la gauche ont constamment répudié durant leurs seize années de pouvoir.

M. PUGSLEY: Je ne croyais pas que mes remarques allaient soulever tant de commotion. Mais après tout, nous savons que des erreurs continuent quand même à se glisser. Je me rappelle avoir vu il y a quelque temps une loi adoptée par le parlement impérial, dans laquelle il était stipulé qu'un délinquant d'une certaine catégorie serait condamné à un emprisonnement de trois mois, et que la moitié de la peine irait au plaignant. Ces sortes d'erreurs se produisent quelquefois. Mais, considé-

rant la substance de l'amendement, ce à quoi il est pourvu c'est au sujet de renseignements qui seraient d'une importance vitale à mon honorable ami pour déterminer quand une demande faite par une compagnie pour une augmentation de droits devra être agréée ou non. Si le Sénat doit être reconnu comme partie constituante du Parlement, avec droit d'exprimer son opinion sur ces matières importantes et d'introduire son opinion dans une loi, alors assurément cet amendement a droit au plus grand respect. Je ne vois pas du tout pour quelle raison mon honorable ami ne l'accepterait pas.

M. WHITE (Leeds): Loin de nier au Sénat le droit d'exercer ses fonctions, ce Gouvernement a accepté trois des quatre amendements que le Sénat a apportés à ce bill, bien que tout cela fût entièrement inutile. Le quatrième amendement est inadmissible, non seulement à cause des termes en lesquels il est rédigé et qui témoignent d'une hâte intempestive—nos fonctions de législateurs nous font un devoir de rédiger nos lois avec le plus grand soin—mais aussi parce que les sujets dont traite l'amendement sont, selon moi, étrangers aux attributions et aux fins de cette commission, et surtout à l'article particulier auquel ils ont été attachés. Il n'y a rien dans l'amendement, applicable en quoi que ce soit au sujet particulier traité dans l'article 4, qui ne soit pas compris dans l'un des paragraphes de l'article 4.

Eh bien, il me semble, pour me servir d'une expression particulière à mon honorable ami, que ce serait amoindrir l'effet de l'article que de se trop particulariser. Je crois qu'il serait tout à fait regrettable de surcharger la commission des soins d'une enquête inutile. Si l'on veut ici parler d'enquête étrangère aux attributions de la commission, et qui ne serait d'aucune utilité pour en arriver à des conclusions au sujet de ce qui est traité dans l'article 4, je crois qu'il faut rejeter cela sans hésitation. En d'autres termes, cette Chambre a le droit, comme le Sénat a le droit, de suggérer des amendements, et cette Chambre a aussi le droit de rejeter des amendements. Nous en avons accepté trois sur quatre, et nous rejetons le quatrième pour la raison que je viens de donner. Il n'aurait pas été convenable pour moi de vous lire le texte de l'amendement, pour vous faire toucher du doigt les raisons qu'il y a de le rejeter, parce que ce serait manquer de respect à l'égard du Sénat. Dans les circonstances, je propose que l'amendement soit rejeté parce que l'enquête suggérée n'est pas applicable, mais reste étrangère aux fins du bill.

M. MURPHY: J'aimerais à savoir si le ministre est d'avis ou non qu'en vertu de l'autorité générale qui lui est conférée

par la présente loi il pourrait, dans les circonstances indiquées par l'amendement, donner instruction à la commission projetée de faire une enquête de cette sorte.

M. WHITE (Leeds): En vertu des articles que j'ai mentionnés, je crois que cela me serait possible pour les sujets relevant de ces articles, et quant aux sujets auxquels ces articles ne sont pas applicables je crois que je pourrais me renseigner ailleurs. Il pourrait être tout à fait convenable de chercher à savoir quels sont les noms des actionnaires des compagnies, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que ce doit être là partie des devoirs de cette commission. Je ne veux pas surcharger cette commission d'un travail inutile, parce que je crois qu'elle aura assez à faire de s'acquitter des devoirs prescrits par ce bill.

M. MURPHY: Si mon honorable ami croit que cette autorité est conférée, pourquoi ne pas rendre la chose tout à fait claire et insérer cette disposition dans la loi, en en modifiant le texte ainsi que le propose mon honorable ami (M. Pugsley), et en introduisant tels autres amendements qu'il pourrait juger convenables en ce qui concerne la communication des noms des actionnaires. Ainsi que l'honorable représentant de Saint-Jean l'a fait remarquer, c'est là maintenant la pratique à l'égard des banques, et c'est aussi la pratique, je crois, en vertu de la loi des compagnies provinciales. On a aussi proposé d'insérer une disposition semblable dans la loi fédérale réglementant la constitution des compagnies en corporations. Mais, du reste, cela est un détail secondaire.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je crois que mon honorable ami vient précisément de donner la meilleure raison possible pour ne pas accepter cet amendement. Il a demandé—et d'une manière impliquant, que selon lui, la réponse ne pouvait qu'être affirmative—si le ministre pouvait au besoin donner instructions à la commission d'obtenir les renseignements mêmes dont il est question. Le ministre a répondu qu'il le pouvait. Je ne crois pas que tous ceux qui ont lu la clause puissent douter un seul instant que le ministre possède ce droit. Pourquoi alors irions-nous surcharger une loi du Parlement des détails particuliers que tout législateur, soit en cette Chambre ou dans l'autre, pourrait croire devoir être l'objet d'une enquête.

S'il y a une raison particulière de spécifier dans la loi quels seront les sujets particuliers à l'égard desquels il conviendra de s'enquérir, personne n'osera dire que ces sujets sont les seuls qu'il faudrait inclure. Il y a des centaines de renseignements dont le ministre et le Gouvernement pourraient avoir besoin, afin de pouvoir être mieux en mesure d'en arriver à des conclusions.

M. MURPHY.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. FOSTER: Si mon honorable ami veut attendre que j'aie fini, il pourra me poser toutes les questions qu'il voudra. Où en étais-je donc, quand j'ai été interrompu? Je crois, si je me rappelle bien, que je disais qu'en vertu de la loi, la commission pouvait s'enquérir au sujet de toute autre matière sur laquelle le ministre désire avoir des renseignements; au sujet de toutes marchandises importées au Canada ou achetées au Canada qui sont frappées ou exemptes de droits de douane, puis ensuite faire rapport au ministre. Cela seul est d'une interprétation assez large pour permettre au ministre de donner instruction à la commission de se renseigner sur tout ce qui se rattache à ces sujets. Alors pourquoi irions-nous surcharger les pages de cette loi de l'énoncé de tous les divers renseignements qui pourraient s'y rattacher et qui pourraient se présenter à l'esprit de tout législateur, soit en cette Chambre ou dans l'autre.

Sir WILFRID LAURIER: A cette enquête il y a deux parties, le ministre et le peuple. Il est permis au ministre de faire l'enquête; alors pourquoi ne pas lui rendre la chose obligatoire?

M. FOSTER: Mais les obligations peuvent ne pas être toujours spécifiées dans les lois avec tous les détails se rapportant à leur exécution. Le Parlement a ici un intérêt comme représentant du peuple. Le ministre représente le Parlement, et il est responsable au Parlement, et c'est ici que dans l'exercice général de ses fonctions le Parlement accomplit son devoir de tenir le ministre attaché à ses devoirs, soit qu'il s'agisse d'une branche particulière de renseignements ou d'administration. Ce que je désire faire remarquer est ceci: c'est que, alors qu'il y a des centaines de renseignements divers dont le ministre peut avoir besoin, et qu'il a maintenant le droit d'exiger que la commission obtienne pour lui; alors que tout cela est parfaitement stipulé dans le bill, je ne vois pas qu'il puisse être nécessaire d'insérer dans la loi ceci ou cela, ou d'énoncer de quelle nature devront être les autres renseignements spéciaux. C'est là l'une des objections que j'ai à la proposition. S'il y a un droit d'insérer telle ou telle chose, et si cela doit être inséré dans la loi, alors tout autre membre de la Chambre pourrait venir nous dire: "Vous avez inséré une certaine disposition dans le bill à la demande de tel ou tel législateur, alors pourquoi ne pas ajouter cela?" Si vous admettez le principe, il vous faudra inclure dans le bill tous les divers renseignements dont vous avez besoin. J'ai encore une autre objection à cet amendement, et je crois qu'elle est encore plus vitale. C'est celle-ci: Par implication, le Sénat, en cet amendement, a donné à la commission des pouvoirs

que la commission ne possède pas en vertu de cette mesure et que nous n'avons jamais eu l'intention de lui accorder. Je ne puis pas comprendre qu'on ait voulu, en instituant cette commission, que celui-ci ou celui-là, ou telle ou telle industrie, puisse se présenter devant la commission et lui demander d'élever les droits sur un certain article, ou d'abaisser les droits sur un autre article faire rapport en forme de celui-ci ou de celui-là. Je serais plutôt d'avis que la commission, quand une demande de ce genre lui est faite, doit en référer directement au ministre qui est responsable.

M. MURPHY: C'est à cela que pourvoit l'amendement.

M. FOSTER (Toronto-nord): Ce sont des questions qui concernent le ministre et le Gouvernement. Je crois que nous nous trompons quand, même implicitement, nous laissons entendre que cette commission a le pouvoir de prendre une résolution quelconque lorsqu'il s'agit d'augmenter ou de diminuer un tarif. Ce n'est pas son rôle, c'est celui du Gouvernement. Tout ce que la commission doit faire—et en le faisant, elle restera dans ses attributions—c'est de procurer les renseignements sur lesquels le ministre et le Gouvernement baseront leurs conclusions. Vous vous aventurez sur un terrain dangereux quand vous laissez croire à une commission que cela entre dans une partie de ses attributions de conseiller ou de recommander des augmentations ou des diminutions de tarifs. C'est un droit qui appartient au Parlement et qui est exercé d'abord par le Gouvernement, mais ce n'est pas un droit de la commission. Cet amendement déclare par induction que c'est une prérogative de cette commission et c'est pourquoi j'y suis opposé.

M. TURRIFF: Il me semble que deux des amendements introduits par le Sénat sont très nécessaires. Permettez-moi de soumettre à l'attention du ministre des Finances un cas qui a été exposé à la Chambre, il y a un an, avant qu'il ne fût membre du Parlement. Une délégation était venue ici pour protester contre l'abaissement de certains tarifs. Cette délégation avait déclaré au gouvernement d'alors, que depuis des années elle n'avait pas gagné un dollar, qu'elle avait simplement attendu dans l'espoir de temps meilleurs. Quand la preuve fut faite, on démontra que pendant treize ans, jusqu'à une époque antérieure de quatre ans aux doléances de la délégation, cette même compagnie avait payé en dividendes réels, en plus du fonds de réserve, une somme dépassant 50 p. 100 par an. Pourtant la délégation venait déclarer ici qu'elle n'avait pas gagné un dollar. N'aurait-ce pas été convenable que la compagnie fût tenue de nommer ses actionnaires et de déclarer les dividendes qui leur avaient été payés. C'est par pur hasard

qu'on découvrit qu'ils avaient reçu une moyenne supérieure à 50 p. 100 par an durant une période de treize ans. Le ministre des Finances connaît probablement tout cela, car le Gouvernement était à la tête de cette délégation et son organe était M. Flavelle. De sorte que l'amendement proposé par le. . . .

M. WHITE (Leeds): Je ne connais rien de la délégation de l'honorable député ou de la compagnie dont il parle. Pourquoi dit-il que je connais tout cela—et par induction que je suis lié avec cette compagnie? J'ai l'honneur de connaître M. Flavelle, mais je n'ai rien à faire avec ses compagnies.

M. TURRIFF: Je n'ai pas voulu laisser entendre un seul instant que l'honorable ministre (M. White) (Leeds) avait des rapports avec M. Flavelle ou ses compagnies. Mais la preuve fut établie au moment de cette poursuite et fut publiée dans les journaux. Voilà un exemple qui prouve que l'amendement proposé par le Sénat est absolument applicable au sujet et dans l'intérêt du public. Cela prouve qu'un manufacturier, ou quiconque demande au Gouvernement d'augmenter un droit ou de ne pas l'abaisser, devrait être obligé de déclarer les dividendes qui ont été payés durant les dix années précédentes par les compagnies intéressées et quels sont les actionnaires qui possèdent le capital.

M. LANCASTER: Si l'honorable député (M. Turriff) croit sérieusement que la commission ne pourrait pas s'assurer de tout cela sans l'amendement du Sénat, alors il faudra introduire des dispositions pour un grand nombre d'autres choses, car il y en a des milliers d'autres aussi nécessaires que celle-ci.

M. TURRIFF: L'honorable député (M. Lancaster) voit-il quelque objection, si c'est l'intention de la mesure, de le dire dans la loi même?

M. LANCASTER: Oui, et j'aurais cru que l'honorable député aurait été capable de le voir également. Il vous faudrait avoir un bill long d'un mille si vous voulez mettre toutes les choses que la commission sera tenue de faire. Je connais quelque chose à la rédaction des lois et je suis persuadé que ce serait nuire à l'objet même qu'on a en vue si on devait faire des particularités de ce genre.

M. WHITE (Leeds): Laissez-moi parler un instant de. . .

M. PUGSLEY: Peut-être avant que l'honorable ministre ne parle je pourrais dire un mot. . .

M. L'ORATEUR: Une grande latitude est laissée sur le nombre de fois qu'un dé-

puté adresse la parole. Je proposerai qu'on s'en tienne plus étroitement à la règle.

M. PUGSLEY: Je veux répondre quelques mots seulement au ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) et dire que...

M. FOSTER: Naturellement l'honorable député me donnera une minute pour lui répondre.

M. PUGSLEY: Je suppose que du consentement unanime...

M. L'ORATEUR: Sans le consentement unanime de la Chambre un député ne peut pas parler deux fois et je crois que les règles devraient être observées.

M. PUGSLEY: Je comprends que le ministre du Commerce et de l'Industrie consent à ce que je parle.

M. FOSTER: Mais je ne pourrais pas abandonner mon droit de faire un petit examen...

M. PUGSLEY: Puis-je poser une question au ministre du Commerce et de l'Industrie à propos de ce qu'il a dit?

M. FOSTER: Je demanderai à mon honorable ami, à cette période de la session de l'insérer au "Feuilleton".

M. PUGSLEY: Nous éviterons une perte de temps si vous me laissez poser une question. Mon honorable ami a dit...

M. L'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il soit permis de se lancer dans une controverse compliquée...

M. PUGSLEY: Je soulève un point d'ordre. Le ministre des Finances (M. White) (Leeds), a déjà parlé deux fois.

M. WHITE (Leeds): Je pense que j'ai le droit de clôturer le débat.

M. OLIVER: Je désire dire un mot avant la clôture du débat.

M. L'ORATEUR: Ce n'est pas la 2e lecture du bill, par conséquent cela ne tombe pas sous la règle concernant les motions régulières. Mais je crois que les honorables députés qui ont pris la parole ont déjà parlé plus d'une fois et dépasser cette limite, ce serait aller, suivant moi, un peu trop loin.

M. OLIVER: Parce qu'on pourrait citer un grand nombre de renseignements qui devraient être donnés par cette commission cela ne diminue pas le droit d'introduire dans la loi certaines choses d'importance spéciale que l'on devrait y fixer. Je vais jusqu'à prétendre que cet amendement proposé par le Sénat est destiné à tenir compte des vues de ceux qui sont opposés à l'augmentation du tarif et a pour but de mettre entre les mains des commissaires la preuve qui reconnaîtrait ou appuierait leurs idées.

M. L'ORATEUR.

Or, ces gens-là sont citoyens du pays. Ils peuvent être la majorité comme ils peuvent ne pas l'être, mais ils composent une grande partie de la population et ils ont autant de droit aux renseignements recueillis par cette commission et qui tendront à appuyer leurs vues, que le Gouvernement lui-même en a de faire recueillir à cette commission les preuves qui seront conformes à sa politique. Les honorables députés qui ont parlé contre cet amendement ont dit que de mettre cette disposition dans le bill, cela diminuerait la portée ou affaiblirait les pouvoirs de la commission. Eh bien, monsieur l'Orateur, j'accepte volontiers de courir la chance de restreindre la portée de la commission en déclarant que certains faits qui sont importants à l'appui de mes opinions devraient être obtenus par cette commission en faisant ses recherches. Si c'est une commission, elle doit être à la disposition du Parlement et du pays. Si c'est simplement une institution organisée pour appuyer la politique du Gouvernement alors on ne devrait pas l'appeler une commission. Je prétends que les deux groupes du Parlement ont sans aucun doute le droit de dire que ce renseignement ou un autre relatif aux affaires industrielles du pays devrait être recueilli quand une enquête a lieu.

M. LANCASTER: Pourquoi pas toutes les conditions?

M. OLIVER: Ce n'est pas nécessaire de fixer tous les cas dans le bill. Je crains qu'il ne soit pas utile pour la Chambre de mettre dans le bill que les renseignements qui tendraient à appliquer une politique de tarif élevé devraient être recueillis par cette commission; il n'y a pas de danger qu'ils ne soient pas recueillis. Ce que nous voulons c'est avoir dans le bill une disposition qui aura pour but de recueillir ces renseignements en vue de soutenir les intérêts et les opinions de ceux qui sont en faveur d'un faible tarif.

M. LANCASTER: Désirez-vous empêcher l'adoption du bill?

M. OLIVER: En ce qui me concerne, je ne crois pas que le pays y perdrait beaucoup si le bill ne passait pas. Comme je l'ai toujours dit depuis le commencement de la discussion de ce bill, je crois que cette soi-disant commission n'est pas créée pour recueillir des renseignements qui devraient être impartiaux.

M. L'ORATEUR: Il n'est pas permis sur un amendement proposé à un seul article du bill d'entrer dans une longue discussion sur le principe.

M. OLIVER: J'ai été entraîné à faire ces observations par les questions qui m'ont été posées. Au nom de ceux qui désirent

voir diminuer le tarif, nous considérons qu'il est essentiel que les renseignements recueillis par la commission du tarif comprennent les détails donnés dans l'amendement du Sénat et par suite nous croyons avoir le droit de faire imposer cela par la loi à la commission.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne crois pas que le Sénat aurait pu introduire dans cette loi un amendement meilleur pour appliquer ce que, dans nos précédentes discussions, le ministre des Finances a déclaré être sa politique à propos de ce bill. Je me souviens très bien l'avoir entendu dire très formellement, en plus d'une occasion, que la loi était absolument incomprise si on supposait qu'elle était faite dans l'intérêt d'une classe particulière, celle des manufacturiers. Je l'ai entendu de mes oreilles dire que ce bill serait à son avis d'une grande utilité pour les consommateurs. Or, monsieur l'Orateur, je ne connais rien de mieux pour rendre justice aux consommateurs sur cette question des tarifs qu'une connaissance complète des dividendes qui sont gagnés au moyen des tarifs et du nombre des actionnaires qui perçoivent ces dividendes. Le Sénat n'aurait pas pu, je le répète, préparer un amendement plus important pour se conformer aux vues de mon honorable ami le ministre des Finances qui proclamait son intention de protéger autant que possible les consommateurs. Si je voulais avoir la confirmation de mon opinion, je prendrais les arguments avancés pour combattre l'amendement, d'abord par le ministre du Commerce et de l'Industrie et répétés ensuite par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster).

Voici un amendement particulier disant le plus clairement possible une certaine chose. Dans un langage parfaitement compréhensible pour le lecteur ordinaire, il dit d'une manière particulière que nous devrions connaître les dividendes payés par une compagnie et le nombre d'actionnaires auxquels ces dividendes ont été payés.

Quelle réponse avons-nous obtenue? Voici un amendement précis formulé en peu de mots. Le ministre du Commerce et de l'Industrie auquel j'exprime ma reconnaissance pour avoir donné son assurance personnelle que le Parlement conserverait tous les pouvoirs d'administrer ses tarifs, dit que si nous devons introduire dans le bill tout ce que nous désirions connaître, il faudrait l'allonger indéfiniment—je ne crois pas mal interpréter les paroles de mon honorable ami. Ce n'est pas répondre loyalement à un amendement précis sur un point particulier et visant immédiatement les intérêts des consommateurs qui composent la population du pays. L'honorable député de Lincoln a paru croire, je suppose, qu'il y avait quelque chose d'étrange en moi quand il m'a dit: qu'a donc l'honorable député de Red-Deer?

M. LANCASTER: J'ai considéré que le député de Red-Deer m'interrompait rudement.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis excessivement peiné de la rudesse, mais je suis prêt à défendre l'à-propos de mon interruption, parce que mon honorable ami disait que nous devons introduire d'autres choses dans le bill.

M. LANCASTER: Si l'argument de l'honorable député vaut quelque chose, il devrait tout mettre dans le bill.

M. CLARK (Red-Deer): Nous pourrions mettre d'autres choses dans le bill et il en a une grande quantité dans son esprit car il a laissé son imagination se dévergondner non seulement jusqu'au point de dire qu'il y avait en moi quelque chose de dérangé mais encore d'imaginer un bill de plusieurs milles de longueur. Il a demandé alors ce que j'avais. J'ai répondu en plaisantant: Il y a quelque chose qui ne va pas chez l'honorable député de Lincoln et s'il veut savoir ce que c'est, je pense qu'il souffre d'une inflammation d'imagination. Vous n'avez pas besoin d'avoir un bill long de plusieurs milles pour y introduire ces quelques mots de l'amendement du Sénat.

M. LANCASTER: Et qu'est-ce que vous ferez des autres choses?

M. CLARK (Red-Deer): Le Sénat n'a pas introduit les autres choses qui n'existent que dans l'imagination de mon honorable ami. C'est lui qui a quelque chose de dérangé et pas moi. Voilà un amendement précis avec un objet défini qui s'occupe d'une partie des fonctions de cette commission que le ministre des Finances déclare être très impatient de voir remplie et qui a pour objet de procurer des renseignements aux consommateurs. Certainement si c'est aussi important que cela me semble, si c'est aussi pertinent aux enquêtes que l'a dit le ministre du Commerce et de l'Industrie, il n'y aurait pas de mal à introduire cet amendement précis dans le bill qui n'en serait pas allongé de plusieurs milles.

M. WHITE (Leeds): Avec le consentement de la Chambre je suis prêt à accepter l'amendement jusqu'à ce point qui est contenu dans le changement fait au dernier paragraphe:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leur Honneurs que cette Chambre accepte le premier, le second et le quatrième de leurs amendements au bill (n° 88), loi à l'effet d'instituer une commission du tarif et qu'elle désapprouve le troisième de leurs amendements pour la raison suivante:

Parce que l'enquête spéciale demandée par ledit amendement ne s'accorde pas avec les fins du bill, en tant qu'il y est déjà pourvu

par les autres dispositions dudit bill, et qu'il n'est pas nécessaire.

(La motion est adoptée sur division.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE L'INSPECTION ET DE LA VENTE.

La Chambre siège de nouveau en comité général pour la discussion des articles du bill (n° 78), présenté par M. Foster (Toronto-nord), tendant à modifier la loi de l'inspection et de la vente.

Sur l'article 4 (nom sur le baril).

M. FOSTER (Toronto-nord): Le bill est resté en comité afin d'insérer une disposition pour assurer que l'on n'interviendra pas dans la commande de lots ou de quantités par des exportateurs spéciaux qui y font apposer leur marque. Afin qu'il en soit ainsi, je propose que l'article 4 soit supprimé et remplacé par un autre. C'est une rédaction nouvelle qui rend la disposition en question plus claire. L'article 164 sera ainsi conçu:

Chaque baril ou demi-baril de fleur, de farine ou de provende préparé pour la vente sera visiblement marqué ou peint sur un des fonds...

Puis viennent les détails particuliers du marquage qui sont les mêmes que dans la loi originale. Ce procédé a aussi l'avantage de donner tout l'article au lieu de modifier une phrase et de forcer à recourir à l'article original afin de savoir ce qu'il veut dire.

M. OLIVER: Je n'ai pas d'exemplaire du bill sous les yeux et je sais que l'honorable député de Huntingdon (M. Robb) qui s'est intéressé à cette question n'est pas ici.

M. FOSTER (Toronto-nord): Cette modification est précisément ce que demandait l'honorable député de Huntingdon et elle a été préparée à cette intention.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

M. FOSTER (Toronto-nord): Je désire encore modifier l'ancien article 164A en substituant le suivant:

Chaque sac ou colis de farine, de fleur ou de provende, préparé pour la vente sera visiblement marqué.

Et ainsi de suite. L'article que nous avons adopté et celui que je propose maintenant ont exactement la même signification, mais celui-ci a été rédigé à nouveau par l'avocat du département pour en faciliter la lecture. Il n'y a aucune différence dans l'autorité ou les dispositions.

M. OLIVER: De qui sera la marque que l'on apposera?

M. FOSTER (Toronto-nord): La marque de l'emballleur. Le manufacturier est son propre emballleur quand il expédie lui-

M. WHITE (Leeds).

même le colis mais il peut aussi emballer pour la maison de gros mille barils ou deux mille sacs de farine sur lesquels il appose la marque spéciale du marchand en gros. Le but est de rendre quelqu'un responsable du marquage. Je me souviens que nous avons rencontré de la difficulté quand il s'est agi de savoir si le manufacturier serait autorisé, en vertu du bill à emballer de la farine pour une maison d'exportation. Ce changement indique clairement qu'il pourra le faire.

M. OLIVER: Cela ne me donne pas complètement l'idée qui est exprimée.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est ce qu'on a l'intention d'exprimer. L'avocat du département a rédigé ce paragraphe à ma demande et autant que je peux m'en rendre compte cela exprime l'idée:

Chaque sac ou colis de farine, de fleur ou de provende, préparé pour la vente sera visiblement marqué.

M. OLIVER: Par qui et avec quelle marque?

M. FOSTER (Toronto-nord): Les initiales du nom de baptême, le nom de famille en toutes lettres, l'endroit où se trouve le commerce de l'emballleur ou de la personne pour qui le sac ou le colis est emballé.

M. OLIVER: C'est très bien.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

M. LAW: Quand cette loi entrera-t-elle en vigueur? C'est la question que j'ai posée l'autre jour et le ministre a dit qu'il la prendrait en considération.

M. FOSTER (Toronto-nord): Le 1er janvier 1913.

M. OLIVER: Alors l'article relatif au poids des légumes est laissé de côté?

M. FOSTER (Toronto-nord): Nous avons laissé de côté toute le reste pour cette session.

(Le bill est rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

COMMISSION DES EAUX FRONTIÈRES.

M. WHITE (Leeds) propose que la Chambre siège de nouveau en comité des subsides.

M. PUGSLEY: Avant que vous ne quittiez le fauteuil, je désire, monsieur l'Orateur, porter à la connaissance de la Chambre quelques faits qui concernent la destitution de commissaires qui avaient été nommés en vertu du traité des eaux de frontière et la nomination d'autres personnes pour les remplacer après que le Gouvernement actuel est entré en fonctions. Je dois dire qu'au commencement de la session j'ai fait allusion à ce sujet et je répéterai brièvement ce que j'ai dit. J'ai dé-

claré qu'au mois d'août dernier le Gouvernement précédent, en conformité des dispositions de l'article 7 du traité des eaux de frontière avait adopté une résolution du conseil recommandant à Sa Majesté la nomination de sir George Gibbons, de London, M. Alexander P. Barnhill, de Saint-Jean et M. Aimé Geoffrion, de Montréal. J'ai aussi attiré l'attention sur le fait qu'en vertu du traité des eaux frontières si Sa Majesté fait la nomination, la nomination ne peut être faite que des personnes recommandées par le Gouverneur général en conseil, de sorte que j'ai prétendu que pour toutes fins que de droit quand le décret du conseil a été adopté par le Gouverneur général en conseil la nomination de ces trois messieurs était faite comme commissaires. J'ai déclaré que par l'entremise du Gouverneur général en conseil, le secrétaire des colonies avait été informé de la recommandation. L'ambassadeur d'Angleterre en avait été également informé et le Gouverneur général a été informé que la nomination serait approuvée et que l'affaire avait été soumise à Sa Majesté mais que, dans l'intervalle, comme le gouvernement des Etats-Unis était désireux que les commissaires se missent à l'œuvre aussitôt que possible, car il y avait des questions urgentes qui demandaient un examen, il proposa que la commission se réunît sans caractère officiel en vue de s'organiser en attendant l'approbation formelle de leur nomination par Sa Majesté.

J'ai aussi déclaré que les commissaires canadiens, sir George Gibbons, M. Barnhill et M. Geoffrion, à la demande de l'ambassadeur britannique, avaient été avertis de leur nomination et de la demande, faite par l'ambassadeur britannique, de s'organiser, et qu'ils étaient en réalité allés à Washington dans le but de s'organiser en vertu du traité. Ma déclaration a été niée par le ministre des Travaux publics, qui a déclaré à cette Chambre que les informations reçues par lui n'étaient pas à cet effet. J'ai entre les mains le rapport qui a été soumis à la Chambre et sans entrer en détail dans tous les documents, je désire dire qu'ils confirment absolument dans tous les détails les déclarations que j'ai faites devant cette Chambre quand j'ai traité cette question à une période antérieure de la session.

La minute du conseil recommandant sir George Gibbons, M. Barnhill et M. Geoffrion pour la nomination au poste de commissaires de Sa Majesté fut adoptée le 11 août 1911. Le secrétaire d'Etat pour les colonies et l'ambassadeur britannique à Washington furent informés de la recommandation par une dépêche qui fut envoyée à tous deux par le Gouverneur général le 14 août 1911, et qui est ainsi conçue:

Ottawa, 14 août 1911.

Les messieurs dont les noms suivent ont été nommés commissaires en vertu de l'article 7 du traité des eaux limitrophes: sir George Gibbons, de London, Ontario, Alexander P. Barnhill, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, Aimé Geoffrion, de Montréal (P.Q.). Dépêche suit.

Le 16 août le Gouverneur général envoya la dépêche suivante à l'ambassadeur britannique à Washington:

Pointe-au-Pic, province de Québec,

Québec, le 16 août 1911.

Monsieur,—A propos de ma dépêche du 14 de ce mois, j'ai l'honneur de transmettre avec les présentes, pour l'information de Votre Excellence, des copies d'une minute approuvée du Conseil privé de Sa Majesté pour le Canada, nommant sir George Gibbons, Alexander P. Barnhill et Aimé Geoffrion, commissaires de la part du Royaume-Uni, en vertu de l'article 7 du traité des eaux limitrophes. J'ai aussi envoyé des copies de cette minute à M. Harcourt pour l'information du gouvernement de Sa Majesté.

J'ai l'honneur, etc.,

GREY.

A Son Excellence,
le très honorable
James Bryce, C.P.,
Etc., etc., etc.

Le lendemain, 17 août, le Gouverneur général envoya la dépêche suivante au secrétaire d'Etat pour les colonies:

Pointe-au-Pic, province de Québec,

17 août 1911.

Monsieur,—A propos de ma dépêche du 14 de ce mois, j'ai l'honneur de transmettre avec la présente, pour votre information, des copies d'une minute approuvée du Conseil privé de Sa Majesté pour le Canada nommant sir George Gibbons, M. Alexander P. Barnhill et M. Aimé Geoffrion, commissaires de la part du Royaume-Uni, en vertu de l'article 7 du traité des eaux limitrophes.

J'ai aussi envoyé des copies de la minute à Son Excellence l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington.

J'ai l'honneur, etc.,

GREY.

Le très honorable,
Lewis V. Harcourt, député,
Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Vous observerez que le Gouverneur général, dans sa dépêche, traite la minute du conseil du 11 août comme étant une nomination des commissaires. La minute du conseil, cependant, suivait les prescriptions de l'article 7 du traité relatif aux eaux limitrophes et recommandait la nomination de ces trois messieurs comme commissaires, mais Son Excellence prit la minute du conseil comme étant réellement une nomination. Il était sans doute influencé par le fait que la ratification de la nomination par Sa Majesté serait une simple question de forme en vertu des termes du traité, la vérité étant, comme je l'ai dit, que personne ne pouvait être nommé commis-

saire à part ceux recommandés par le Gouverneur général en conseil.

Le 26 août, l'ambassadeur britannique écrivit comme suit à Son Excellence le Gouverneur général :

Ambassade britannique,
Seal-Harbour, Maine, 26 mai 1911.

Milord,—J'ai eu l'honneur de communiquer au secrétaire d'Etat les noms des messieurs nommés par le Gouvernement canadien comme commissaires conformément aux dispositions de l'article 7 du traité des eaux limitrophes du 11 janvier 1909.

Le secrétaire d'Etat suppléant, en accusant réception de cette communication, demande quand il conviendra aux commissaires canadiens de rencontrer les commissaires des Etats-Unis.

D'après les communications reçues de temps à autre à Washington, je sais que le gouvernement des Etats-Unis désire que la rencontre ait lieu aussitôt que possible, car il y a plusieurs questions importantes à soumettre à la commission aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,
(Signé) JAMES BRYCE.

Le très honorable,
Comte Grey, C.C.M.G., etc., etc., etc.

Vous observerez aussi que l'ambassadeur britannique traite l'arrêté en conseil comme une nomination et qu'il dit qu'il a communiqué la nomination au secrétaire d'Etat et qu'il a reçu une réponse dans laquelle le secrétaire d'Etat suppléant, après avoir accusé réception de la communication, demandait quand il conviendrait aux commissaires de rencontrer les commissaires des Etats-Unis.

Puis, le 5 septembre, le sous-secrétaire d'Etat suppléant pour les affaires extérieures du Gouvernement fédéral adressa une note au sous-ministre des Travaux publics attirant son attention sur le fait que la minute du conseil était une recommandation et non une nomination de ces messieurs, et que la nomination elle-même devait, naturellement, être faite par Sa Majesté. L'attention du secrétaire du Gouverneur général fut aussi attirée sur le même fait, le 5 septembre, par le sous-secrétaire d'Etat suppléant pour les affaires extérieures. Puis, le 6 septembre, Son Excellence le Gouverneur général adressa la dépêche suivante au secrétaire d'Etat pour les colonies :

Ottawa, le 6 septembre 1911.

A propos de ma dépêche du 14 août et de la dépêche n° 456 du 17 août, l'ambassadeur britannique à Washington m'informe que le département d'Etat a demandé quand il conviendrait à la commission des eaux limitrophes de se réunir. Plusieurs questions importantes devraient être soumises à la commission le plus tôt possible. En vertu de l'article 7 nos commissaires doivent être nommés par Sa Majesté sur la recommandation du Gouverneur général en conseil. Pouvez-vous m'informer si les nominations ont été faites officiellement?

M. PUGSLEY.

Le 9 septembre le sous-secrétaire d'Etat suppléant aux affaires extérieures adressa au sous-ministre des Travaux publics la communication suivante :

Ottawa, le 9 septembre 1911.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 5 de ce mois, l'attention de M. Bryce a été attirée sur le fait que la nomination des commissaires, en vertu de l'article 7 du traité des eaux limitrophes, doit être faite par Sa Majesté le roi. Je serais très heureux, cependant, d'apprendre de vous quand il conviendra aux commissaires canadiens de rencontrer les commissaires des Etats-Unis.

Bien à vous,

JOSEPH POPE,

Sous-secrétaire d'Etat

pour les affaires extérieures.

M. J. B. Hunter,

Sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

Comme je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre, je ne parlerai pas de la correspondance entre le sous-ministre des Travaux publics et les messieurs qui avaient été nommés excepté pour dire qu'ils ont été avertis de la recommandation de leur nomination et aussi du fait que le Gouvernement attendait la nomination faite par Sa Majesté. Le 21 septembre la dépêche suivante du secrétaire d'Etat pour les colonies arriva à Son Excellence le Gouverneur général :

Londres, le 21 septembre 1911.

Au sujet de votre dépêche du 6 septembre. Les noms des commissaires sont soumis à Sa Majesté et l'ambassadeur a été autorisé à procéder officiellement aux arrangements pour la réunion de la commission en attendant la nomination officielle.

HARCOURT.

Telle est la déclaration que j'ai faite lorsque, plus tôt dans la session, j'ai adressé la parole à la Chambre sur cette question, et mon honorable ami le ministre des Travaux publics s'inscrivit en faux contre mes paroles. Je tiens pour acquis qu'il ne connaissait pas alors cette dépêche télégraphique. Sans parcourir la correspondance échangée subséquemment, je puis dire qu'à ma propre demande en qualité de ministre des Travaux publics et en vue du désir des Etats-Unis que la commission fût organisée aussitôt que possible et se mit à l'étude des questions importantes qui étaient pendantes, les commissaires furent priés de prendre les mesures nécessaires pour s'organiser en vertu du traité. Cela fut fait conformément à la suggestion du secrétaire d'Etat pour les colonies, et conformément à cette demande, les commissaires partirent pour Washington dans ce but. Maintenant, ce que je prétends, c'est que bien que Sa Majesté le roi n'eût pas réellement signé l'ordre officiel de nomination de ces messieurs avant la retraite de l'ancien gouvernement, cependant, à toutes fins pratiques, en regardant à la substance de la question et

non pas seulement à la forme, ces messieurs avaient été nommés commissaires au nom du Royaume-Uni en vertu du traité des eaux limitrophes et le gouvernement britannique avait reconnu leur nomination. Le secrétaire d'Etat pour les colonies avait informé le Gouverneur général que les noms étaient soumis à Sa Majesté et demandait que dans l'intervalle ils vissent, sans y mettre les formes officielles, à s'organiser en attendant la nomination officielle par Sa Majesté. Maintenant, nous constatons que le 11 octobre, dès le lendemain du jour où le présent Gouvernement a pris les rênes du pouvoir, il fit envoyer la dépêche suivante par le Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies :

Ottawa, 11 octobre, 1911.

A propos de ma dépêche télégraphique du 3 octobre relativement au traité des eaux limitrophes, le nouveau gouvernement espère avec confiance qu'aucune nomination ne sera faite, par le Gouvernement de Sa Majesté, de trois commissaires de la part du Royaume-Uni, en vertu de l'article 7 du traité du 11 janvier 1909, relatif aux eaux limitrophes et aux questions soulevées le long de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, avant qu'il ait une occasion de reconsidérer les nominations recommandées par l'arrêté en conseil du 11 août 1911.

Le 14 octobre arriva une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, en réponse à la demande du Gouvernement et le 23 octobre, MM. Casgrain, de Montréal, Powell, de Saint-Jean, et McGrath d'Ottawa furent nommés et la minute du conseil recommandant la nomination des autres messieurs fut annulée. Je constate qu'un peu plus tard je ne sais pas s'il y eut ou non une communication du secrétaire d'Etat pour les colonies—il suffit de dire qu'aucune communication de ce genre n'apparaît ici; mais on pourrait supposer que quelque communication a dû être envoyée au Gouvernement. Un peu plus tard, le 24 octobre une dépêche fut adressée par Son Altesse Royale le Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies l'informant de la recommandation de la nomination de messieurs Casgrain, Powell et McGrath, et la dépêche contient cette clause singulière :

L'arrêté en conseil du 11 août a été retiré pour la raison que le nouveau Gouvernement désirait la nomination de commissaires qui fussent en sympathie avec sa politique concernant les questions qui viendront devant les commissaires pour être étudiées et décidées par eux.

Je prendrais comme acquis que le gouvernement britannique avait fait une enquête sur la ligne de conduite extraordinaire que ce Gouvernement avait adoptée en annulant l'action de l'ancien Gouvernement quand ces recommandations furent faites et comme je l'ai dit, avaient été approuvées par le secrétaire d'Etat pour les colonies. Cette explication est donc donnée de la

raison pour laquelle ces messieurs avaient été renvoyés et messieurs Casgrain, Powell et McGrath nommés à leur place. Quant cette question vint devant la Chambre la dernière fois, le ministre de l'Industrie et du Commerce n'avança pas d'autre raison que celle-là. La raison qu'il nous donna était que lui et ses collègues croyaient que les opinions politiques des messieurs qui étaient nommés commissaires devaient être en sympathie avec les vues de ce Gouvernement. Mais cette dépêche dit que ce que le Gouvernement désirait étaient que les commissaires fussent en sympathie avec sa politique relativement aux questions qui viendraient devant les commissaires pour être étudiées et décidées par eux. Si cela signifie quelque chose, cela signifie que l'administration est d'avis que les vues des premiers commissaires n'étaient pas en harmonie avec les vues du présent Gouvernement sur les questions relatives à la frontière et aux eaux limitrophes. Je demanderai à mon très honorable ami (M. Borden) si, quand cette raison a été donnée à Son Altesse Royale pour être transmise au gouvernement de Sa Majesté, lui ou le Gouvernement avait quelque raison de croire que les vues de sir George Gibbons, M. Barnhill et M. Geoffrion, sur les diverses questions qui étaient susceptibles d'être soumises à la considération de la commission, relativement aux eaux limitrophes, n'étaient pas en harmonie avec les vues qu'entretient le présent Gouvernement.

Quelles sont les vues entretenues par ce Gouvernement sur ces questions? Y a-t-il quelque chose de plus que ceci: que les intérêts canadiens devraient être protégés, et qu'aucun détournement des eaux ne devrait être fait contrairement aux termes du traité, et excepté après une décision rendue par ces commissaires? Qu'a voulu dire mon très honorable ami (M. Borden) quand il a mis les paroles ci-haut mentionnées dans la bouche de Son Altesse Royale? J'ose dire qu'il n'avait aucune information qui lui donnât lieu de croire un seul instant que ces messieurs, dans toute circonstance où la nécessité s'en présenterait, ne protégeraient pas les intérêts canadiens dans la pleine mesure de leur pouvoir en ce qui concernait les questions couvertes par le traité.

M. BORDEN: L'honorable député croit-il que cela soit vrai du Long-Sault?

M. PUGSLEY: Oui.

M. BORDEN: Alors je donnerai à mon honorable ami quelques informations à ce sujet.

M. PUGSLEY: Je suppose que mon très honorable ami veut parler de sir George Gibbons? J'ose dire que la conduite de sir George Gibbons dans l'enquête sur les questions relatives au barrage du Long-Sault supportera l'investigation la plus minutieuse.

se. Je ne connais aucun de ses actes ni aucune de ses déclarations qui pourraient être un seul instant regardés comme contraires aux intérêts canadiens. Mais considérons un moment la position de l'un des messieurs dont ce Gouvernement a recommandé la nomination; je veux dire M. H. Powell. M. Powell vient de la ville de Saint-Jean, et je suppose qu'il a été nommé pour prendre la place de M. Barnhill qui habite aussi Saint-Jean. Maintenant, il y a une question très importante pendant depuis quelque temps au sujet de la prétendue obstruction de la navigation sur le fleuve Saint-Jean qui est une voie fluviale importante prenant sa source dans l'état du Maine. Ce fleuve est sur une longue distance un cours d'eau limitrophe entre l'état du Maine et la province du Nouveau-Brunswick, mais rendu à un endroit situé à une courte distance en aval de Van Buren il est complètement dans la province du Nouveau-Brunswick. Il était question du fleuve Saint-Jean dans le traité Ashburton, et il y était prescrit que le fleuve, partout où il forme la frontière entre l'état du Maine et la province du Nouveau-Brunswick, devra être à tout jamais tenu libre d'obstruction et ouvert à la navigation libre, ou à l'usage libre de la population des deux pays.

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

Reprise de la séance.

M. PUGSLEY: Avant la suspension de la séance, j'ai essayé de démontrer que M. Powell n'aurait pas dû être nommé commissaire. Je veux qu'il soit bien compris, cependant, que je n'ai rien à dire contre les capacités de M. Powell; je reconnais que c'est un avocat qui occupe une haute position au barreau et si je n'avais une opposition spéciale à sa nomination, je n'hésiterais pas à dire qu'il possède toutes les qualités nécessaires pour faire un bon commissaire. Mais M. Powell a été, et tout me porte à croire qu'il est encore, l'avocat des capitalistes américains qui gênent la navigation du fleuve Saint-Jean, contrairement aux dispositions du traité d'Ashburton, comme je le prétends et comme le croit la population du Nouveau-Brunswick. Cette circonstance empêche M. Powell d'être un commissaire impartial. Personne ne peut servir deux maîtres et les intérêts du Canada sont tout à fait opposés à ceux des capitalistes américains qui gênent la navigation sur ce fleuve, comme je viens de le dire.

La Chambre voudra bien m'accorder quelques minutes pour expliquer les origines de cette affaire du fleuve Saint-Jean. Il y a quelques années, une compagnie constituée dans l'état du Maine, je crois, entreprit de construire sur le côté américain du fleuve de grandes scieries et dans ce but, elle installa sur le fleuve une série d'esta-

cadés flottantes, pour faire le triage du bois destiné aux scieries. Ensuite, la compagnie installa une estacade d'un genre spécial qu'elle prolongea jusqu'à la rive canadienne, afin d'intercepter tout le bois et l'amener dans les estacades de triage.

A cet endroit du fleuve, il y a trois îles et les jetées et les estacades de la compagnie s'étendent d'une île à l'autre, de manière à obstruer complètement la navigation du côté américain. La compagnie acheta des terrains sur le côté canadien dans le Nouveau-Brunswick et y ancrâ son estacade. Comme je l'ai dit, cette estacade s'étend jusqu'à la rive canadienne, détournant tout le bois vers les estacades de triage de la compagnie américaine.

Les commerçants de bois de Fredericton et de Saint-Jean, dont les scieries sont situées en aval des scieries américaines, eurent beaucoup à se plaindre de ces obstructions. Beaucoup de scieries de Saint-Jean reçoivent la plus grande partie de leur approvisionnement des forêts situées sur le cours du fleuve ou de ses tributaires, en amont des scieries américaines. Il en résulte que le bois qui descend et qui est destiné aux scieries de Saint-Jean est retardé au passage des estacades, et comme l'eau baisse toujours considérablement à mesure que l'été avance, une grande partie du bois s'échoue, ce qui cause des dommages considérables aux propriétaires des scieries canadiennes.

Je me rappelle qu'un jour, à la suite d'une crue extraordinaire, on a constaté que 25,000,000 de pieds de bois destiné aux scieries de Saint-Jean ont été retenus pendant un temps considérable dans les estacades de la compagnie américaine, connue sous le nom de Saint John Lumber Company et qui est composée exclusivement d'actionnaires des scieries de Saint-Jean. Les marchands de bois de Saint-Jean s'adressèrent au gouvernement provincial dans lequel j'occupais le portefeuille de procureur général et lui demandèrent de faire disparaître ces obstructions, autant que cela était en son pouvoir. La difficulté était que les travaux qui obstruaient le fleuve se trouvaient entièrement sur la rive américaine et nos tribunaux n'avaient aucune juridiction pour ordonner la suppression de ces obstacles, mais quant à l'estacade de dérivation qui venait aboutir sur la rive canadienne et qui était installée à cet endroit pour diriger le bois dans les estacades de triage, j'étais d'opinion que les tribunaux canadiens pouvaient intervenir et si cette estacade disparaissait, la principale cause des dommages causés aux scieries canadiennes cesseraient, bien qu'à mon sens les travaux érigés sur la rive américaine constituassent une violation directe du traité d'Ashburton. Des procédures furent intentées pour obtenir un ordre du tribunal contre la Saint John Lumber Company. M. A. P. Barnhill,

M. PUGSLEY.

notre ex-commissaire, fut retenu pour défendre les intérêts canadiens, c'est-à-dire, les intérêts des commerçants de bois qui voulaient faire cesser cette violation du traité d'Ashburton.

M. H. A. Powell, que le Gouvernement vient de nommer commissaire—et je suppose qu'il est spécialement chargé de défendre nos intérêts sur le fleuve Saint-Jean, puisqu'il succède à M. Barnhill—fut retenu par les capitalistes américains qui avaient élevé ces obstructions sur le fleuve Saint-Jean. Si la mémoire ne me fait pas défaut, il était l'avocat au dossier, et autant que je sache, il est encore l'avocat de ces Américains. Cependant, c'est ce même M. Powell que le Gouvernement a chargé de défendre les intérêts canadiens dans les cours d'eaux limitrophes.

La cause concernant la demande d'injonction fit passablement de progrès pendant que j'étais procureur général de la province. Plusieurs témoins furent interrogés, les plaidoiries furent entendues et M. Powell, au nom de ses clients, soutint avec beaucoup d'énergie que ces travaux ne constituaient pas une violation du traité d'Ashburton.

Sa thèse était que ces Américains avaient parfaitement le droit d'ériger des barrages, des jetées et des estacades pour faciliter l'industrie du bois sur le fleuve.

La compagnie américaine fit entendre un certain nombre de témoins qui déclarèrent que ces travaux étaient nécessaires et que bien que les intérêts de ceux dont les scieries étaient situées plus bas pussent en souffrir, ils devaient se soumettre à cet inconvenant pour permettre aux Américains d'exploiter leur industrie de la manière la plus avantageuse.

Au cours de ces plaidoiries, on s'est demandé s'il ne serait pas possible, au moyen d'une conférence avec le gouvernement américain, de faire disparaître ces obstructions ou de remédier à cet état de choses par un moyen ou par un autre.

On pourrait, par exemple, installer des réservoirs dans le haut du fleuve et ses tributaires, les eaux du fleuve pourraient être retenues durant les inondations, de sorte que, même après les retards causés dans les estacades de triage, le bois pourrait être amené jusqu'à Saint-Jean, assez tôt pour les opérations de la saison.

Des négociations furent entamées avec le gouvernement américain et une commission fut nommée pour étudier toute la question; elle était composée de M. Barnhill, que j'ai déjà nommé, et de M. Keith, représentant le Canada; les commissaires américains étaient M. Murchie et M. Keegan. Les procédures dont j'ai parlé au sujet d'une demande d'injonction restèrent pendantes et elles le sont encore. La cause est appelée de temps à autre et remise à plus tard.

Pour défendre la nomination de M. Powell on dira peut-être que bien qu'il ait

été l'avocat des industriels américains, depuis la nomination de la commission du fleuve Saint-Jean, la nouvelle commission des eaux limitrophes n'aura rien à faire avec la question du fleuve Saint-Jean; mais cette prétention est fautive. La commission du fleuve Saint-Jean a été nommée par les deux gouvernements, uniquement pour faire une enquête et un rapport aux deux gouvernements. La commission n'est pas autorisée à décider la question, ses attributions se bornent à faire une enquête et un rapport. Quand elle aura fait son rapport ses pouvoirs cesseront et toutes les questions se rapportant aux obstructions sur le fleuve par des citoyens de l'un ou l'autre pays, toutes les questions se rapportant au fleuve Saint-Jean, qui est un cours d'eau limitrophe, seront du ressort de la nouvelle commission comme toutes les autres questions concernant les cours d'eaux limitrophes dans les autres parties du pays.

Cette question est d'une importance vitale pour la ville de Saint-Jean. On comprend que si ces obstructions sont maintenues et que s'il n'est pas possible de surmonter la difficulté par l'emmagasinage de l'eau, un coup fatal sera porté à l'industrie du bois dans notre ville. Si une compagnie américaine peut installer des estacades et des travaux pour le triage du bois sur le côté américain du fleuve se trouvant ainsi à occuper tout le côté américain de ce fleuve navigable, deux compagnies et même une douzaine de compagnies peuvent en faire autant.

Comme le bois brut est admis en franchise aux Etats-Unis et que le bois manufacturé est frappé d'un droit, les scieries sur le côté américain du fleuve se trouvent dans une position beaucoup plus avantageuse que les scieries sur la rive canadienne. La population de Saint-Jean craint que comme résultat de cette situation l'industrie du bois ne déserte Saint-Jean et Fredericton, pour s'installer dans le voisinage de Van Buren, dans l'état du Maine, ce qui serait une perte énorme pour toute la province du Nouveau-Brunswick.

En nommant des commissaires pour défendre les intérêts du Canada, dans les questions concernant les eaux limitrophes, le Gouvernement aurait dû s'assurer que ceux qu'il nommait étaient désintéressés ou que, s'ils penchaient d'un côté, ce fut plutôt du côté canadien que du côté américain.

M. Powell a été engagé pour défendre les intérêts des Américains; à maintes et maintes reprises, il a déclaré que les Américains avaient droit de construire et de maintenir ces obstructions sur le fleuve Saint-Jean; il a affirmé que des citoyens de Saint-Jean et de Fredericton n'avaient aucune raison de se plaindre et que ses clients américains

étaient dans leur droit, et l'on admettra avec moi que les commerçants de bois de Saint-Jean avaient raison de craindre pour l'avenir, quand ils constatent que M. Barnhill qui avait défendu leurs intérêts avec beaucoup d'énergie et d'habileté a été congédié par M. Powell, qui, avec la même énergie et la même habileté, a défendu les intérêts des Américains.

Je considère, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement a mal agi en destituant ces commissaires qui avaient été régulièrement nommés par le Gouvernement précédent, dont la nomination avait été approuvée par le secrétaire colonial, qui avait toutes les qualités nécessaires pour remplir dignement les importantes fonctions qui leur étaient confiées.

Dans le mémoire que le Gouvernement a adressé au secrétaire colonial il dit qu'il désire avoir des commissaires qui partagent la manière de voir du Gouvernement sur les questions qui sont soumises à cette commission. Dans le cas de M. Powell le Gouvernement n'a rien fait pour s'enquérir de ses antécédents et de ces opinions sur ces questions. S'il l'a fait, il a dû savoir que ses antécédents ne nous permettent pas de supposer qu'il se montrera désintéressé et apportera beaucoup de zèle à défendre les intérêts canadiens, du moins sur le fleuve Saint-Jean.

On aurait pu faire savoir au secrétaire colonial que MM. Powell, Magrath et Casgrain avaient rendu de grands services au parti conservateur, que les deux premiers avaient été des candidats malheureux à la dernière élection, et qu'il fallait les récompenser au plus tôt. Si le très honorable premier ministre avait parlé ainsi, au lieu d'alléguer la nécessité d'avoir des commissaires dont les vues étaient conformes à celles du Gouvernement, il aurait donné la vraie raison du changement apporté dans le personnel de la commission.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a parlé longuement, mais après avoir soigneusement analysé son discours, je dois constater qu'il se résume à peu de chose. Voyons un peu ce qu'il a dit: Il affirme d'abord que sir George Gibbons, M. Barnhill et M. Geoffrion ont été destitués. Je ne sache pas qu'ils aient été nommés. S'ils ont été destitués, les sénateurs dont la nomination avait été recommandée en 1896 et dont la nomination n'a pas été ratifiée par le Gouverneur général, ont aussi été destitués.

M. PUGSLEY: Le Gouverneur général a ratifié le choix des trois commissaires et les a recommandés au secrétaire colonial.

M. BORDEN: Mon honorable ami est trop bon avocat pour ne pas saisir la différence. Il sait aussi bien que moi que ces nominations devaient être faites par le Roi. Il sait aussi que ces trois commis-

M. PUGSLEY.

saires avaient été recommandés au Roi et que la recommandation a été retirée avant que les nominations fussent faites. En 1896, une demi-douzaine de citoyens éminents furent désignés comme sénateurs et recommandés au Gouverneur général, mais la recommandation fut retirée par le nouveau gouvernement, avant qu'ils eussent été nommés par le Gouverneur. Si ces sénateurs ont été destitués, nous nous trouvons en présence d'une bizarrerie constitutionnelle comme nous n'en avons jamais vue. La situation est parfaitement claire, elle est expliquée au long dans la correspondance. Le 5 septembre 1911, M. W. H. Walker, faisant fonction de sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, fit savoir au sous-ministre des Travaux publics que ces trois messieurs avaient été recommandés mais n'avaient pas été nommés. Le même jour, le sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères signala le même fait au secrétaire du Gouverneur général et le même jour encore, le sous-ministre des Travaux publics mentionne la chose dans une lettre adressée au sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères.

On semble avoir mis beaucoup d'insistance et d'empressement pour faire ces nominations avant la retraite de l'ancien gouvernement. Les lettres et les câblogrammes se sont succédés les uns aux autres, sans interruption depuis le commencement de septembre jusqu'à la démission de l'ancien gouvernement. L'honorable député de Saint-Jean, qui était ministre des Travaux publics, semble avoir porté un grand intérêt à cette affaire, ainsi que le fait voir la correspondance.

Examinons un instant la ligne de conduite adoptée par son chef en 1896. S'est-il cru obligé de sanctionner les nominations recommandées par le gouvernement précédent. Je ne rapporterai pas les centaines de cas que je pourrais citer; je ne mentionnerai que les plus importants: M. J. D. Payne, greffier adjoint du Conseil privé; M. John T. Mellish, officier reviseur dans l'île du Prince-Edouard; M. Charles R. Smallwood, officier reviseur dans l'île du Prince-Edouard; l'honorable R. Angers, sénateur de la province de Québec; M. M. W. White, sénateur de la Nouvelle-Ecosse; M. L. G. Burpee, nommé dans les bureaux du Conseil privé, et une foule d'autres. Toutes ces nominations furent recommandées au Gouverneur général, mais quand le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) prit la direction des affaires, il retira les recommandations et fit d'autres nominations. L'honorable député de Saint-Jean aura-t-il l'obligeance de me dire en quoi la conduite de son chef, en 1896, diffère de la nôtre dans le présent cas?

M. PUGSLEY: Si je comprends bien, en 1896, le Gouverneur général a refusé de signer les nominations parce que le Gouvernement avait été défait. Dans le cas qui

nous occupe, le gouvernement anglais n'a pas refusé; bien au contraire le secrétaire colonial avait fait savoir que les recommandations seraient approuvées et il conseillait aux commissaires de commencer le travail d'organisation.

M. BORDEN: Je suis bien aise que mon honorable ami ait fait cette réponse. Pourquoi le Gouverneur général a-t-il refusé? Pour permettre au nouveau Gouvernement de se prononcer sur le choix des titulaires. Voudra-t-il bien se pénétrer de cette idée?

Le résultat fut que le Gouvernement qui arrivait au pouvoir ne jugea pas à propos de ratifier ces nominations et refusa de les approuver. Il retira les recommandations et en soumit d'autres, pour remplacer les personnes que je viens de nommer. L'honorable député de Saint-Jean voit-il quelque différence entre les deux cas? Je ne le crois pas. Lorsque le Gouvernement actuel prit la direction des affaires, il s'informa auprès du secrétaire colonial si ces nominations avaient été faites et lui fit savoir que si elles n'avaient pas été faites le gouvernement impérial nous obligerait en nous permettant de les étudier. Le gouvernement impérial répondit immédiatement que nous aurions l'occasion d'étudier ces recommandations; c'est ce que nous avons fait; nous avons retiré les recommandations et nous en avons soumis d'autres.

Quand on regarde ce qui s'est passé depuis quinze ans, il n'est pas sans intérêt de relire certaines déclarations oubliées depuis longtemps, faites par le très honorable chef de l'opposition. Sait-on sur quoi il s'appuyait pour ne pas sanctionner les recommandations faites par ses prédécesseurs? J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur la déclaration d'un principe qu'il proclamait le 21 septembre 1896:

Mais il y a quelque chose de plus. L'honorable député (sir Charles Tupper) invoque fortement la Constitution. Or, en ce qui concerne le Sénat du Canada, je les accuse, lui et son parti, d'avoir, depuis dix-huit ans, violé la Constitution du pays dans les nominations qu'ils ont faites à cette branche de la législature. Un des principes bien arrêté de la Confédération—et l'honorable député a parlé il y a un instant des délibérations de la convention de Québec—un des principes bien reconnu alors était que, si le Sénat n'était pas électif, s'il devait être choisi par la couronne, alors les deux partis politiques devaient y être également représentés.

Tout le monde sait avec quelle fidélité mon très honorable ami s'est conformé pendant les quinze années à ce principe constitutionnel qu'il reprochait à sir Charles Tupper d'avoir méconnu. Dans ce même discours, il s'étendit longuement sur cette question. Je n'infligerai pas à la Chambre la lecture de toutes ces remarques et je me bornerai à rapporter la conclusion à laquelle il arrivait:

Voilà quel fut l'engagement pris par chacun des pères de la Confédération. Cet engagement a-t-il été suivi par l'honorable député et son parti? Non, car l'honorable député et ses amis virent à ce qu'aucun autre que leurs partisans ne fût nommé sénateur. L'honorable député a parlé, il y a un instant, du caractère élevé du Sénat. Je n'ai rien à dire contre cela. Quelle que soit l'importance de ce corps, l'honorable député prétend-il y reconnaître l'importance et la dignité qu'on voullait lui donner en créant un Sénat, non électif, mais nommé par la couronne?

Ainsi, d'après mon très honorable ami, il y avait un principe constitutionnel parfaitement établi à l'époque de la Confédération, demandant que les nominations au Sénat fussent faites alternativement dans l'un et l'autre parti politique, afin qu'ils fussent également représentés dans cette Chambre; si ce principe constitutionnel était méconnu, on ne pouvait attendre aucune impartialité des délibérations du Sénat. Telles sont les deux idées qui sont expliquées très clairement. Je demanderai à mon très honorable ami de nous déclarer aujourd'hui—s'il le juge à propos—s'il lui est arrivé une seule fois, au cours des quinze dernières années, d'appliquer le principe qu'il posait le 21 septembre 1896.

Passons à un autre point de la question. L'honorable député de Saint-Jean nous a parlé de la dépêche envoyée à M. Harcourt, le secrétaire colonial, quand le décret du conseil lui fut envoyé. Tous ceux qui ont étudié quelque peu la question savent, je crois, que sir George Gibbons, à l'époque où la "Aluminum Co. of America" demandait à être autorisée, paraissait favorablement disposé envers ceux qui lui présentaient cette demande. Je ne suis pas seul de cette opinion, car elle était partagée par les journaux du pays et c'était un secret de polichinelle que sir George Gibbons et ses collègues étaient parfaitement disposés à faire un rapport favorable à la demande d'autorisation; c'était aussi...

M. PUGSLEY: Ces rumeurs n'étaient pas fondées.

M. BORDEN: C'est possible, mais c'était l'opinion généralement acceptée. J'ai reçu une brochure écrite par un citoyen de Montréal et publiée par un des grands périodiques du pays, dans laquelle sont rapportées certaines conversations qui ont eu lieu pendant l'enquête.

M. PUGSLEY: Le très honorable premier ministre peut-il nommer l'auteur de cette brochure?

M. BORDEN: Elle est signée "Un Canadien." Je crois qu'elle m'a été envoyée par M. Reford, de Montréal, mais je n'en suis pas sûr. La brochure cite des extraits de l'enquête qui se passent de commentaires. Voici par exemple:

En réponse à ceux qui disaient qu'il était impossible d'exprimer une opinion, en l'ab-

sence de tous plans, le président fit remarquer à la députation que, l'année précédente, il avait conseillé avec insistance la nomination d'ingénieurs et qu'il avait fait consentir le Gouvernement à payer ces experts, à même les deniers publics.

Et encore :

Le président était bien décidé à limiter la discussion à un seul point, savoir : si les travaux étaient possibles et praticables, d'une manière quelconque, sans gêner la navigation. Il promit cependant que, plus tard, le public serait mis au courant de la décision de la commission.

Et plus loin :

Quand M. White, le secrétaire de la commission canadienne de Conservation présenta un mémoire exprimant l'opinion unanime de la commission et dans lequel les objections au projet étaient résumées sous onze chefs différents, le président fit cette remarque : " Il est toujours plus facile de décider une question quand on ignore les faits."

Mon honorable ami (M. Pugsley) peut être certain que le président de la commission de conservation canadienne était fermement convaincu que le président de la commission des eaux internationales était disposé à favoriser et favorisait la demande d'autorisation qui était adressée à cette dernière commission.

M. PUGSLEY : Je demande pardon à mon très honorable ami. Les minutes de la délibération de la commission n'étaient soumises de temps à autre et l'honorable ministre des Travaux publics (M. Monk) peut en prendre connaissance dans les archives de son département. L'opinion que je me suis formée des dispositions de sir George Gibbons est bien différente de celle que vient d'exprimer le très honorable ministre. Son désir semblait être de donner à tous les intéressés la chance d'être entendu ; il ne s'est jamais prononcé sur les mérites de la question.

M. BORDEN : Je n'ai pas discuté la question avec sir George Gibbons, mais c'était une chose bien entendue avec tous ceux avec qui j'en ai parlé, que la commission était favorable au projet. Je suis convaincu que le président de la commission était tout aussi favorable à ce projet que l'honorable député de Saint-Jean a paru l'être, lorsque cette question a été discutée devant la Chambre, en plus d'une occasion.

M. PUGSLEY : Le député de Saint-Jean n'a pas été entendu à l'enquête.

M. BORDEN : Je ne sais pas au juste ce que l'honorable député entend par ces mots. Il semblait porter un vif intérêt à l'adoption du bill sans lequel l'exécution du projet n'était pas possible.

Mon honorable ami semble croire que le gouvernement anglais s'est enquis des raisons pour lesquelles les recommandations ont été retirées. Il est dans l'erreur sur ce point. Le gouvernement anglais n'a pas

M. BORDEN.

demandé de raisons et celles qui sont données dans la dépêche dont il a parlé, ont été offertes spontanément de notre part.

Mon honorable ami arrive enfin à ce qu'il considère probablement comme la plus importante partie de ses remarques. Il prétend que M. H. A. Powell n'aurait pas dû être nommé à cet emploi. Il ne nie pas ses capacités, mais il prétend que ses relations professionnelles avec certains citoyens américains intéressés dans le fleuve Saint-Jean le rendaient impropre à une étude impartiale des questions qui pourront être soumises à la commission internationale et qu'on ne peut pas attendre de lui qu'il protégera effectivement les intérêts canadiens.

Mon honorable ami a rappelé que M. Powell a été un candidat malheureux. Il a été défait à la dernière élection par mon honorable ami à une très faible majorité. L'honorable député (M. Pugsley) était à cette époque ministre de la couronne ; il avait toute l'influence du Gouvernement à sa disposition, mais si cette élection recommençait demain et si M. Powell était encore son adversaire, je n'hésite pas à dire que ce dernier l'emporterait par au moins mille voix.

M. PUGSLEY : Je n'aurais pas d'objection à tenter l'aventure.

M. BORDEN : Si mon honorable ami le désire réellement, il peut facilement satisfaire son désir.

M. PUGSLEY : Ce qui vient d'arriver au très honorable premier ministre dans Rensfrew-sud n'est pourtant pas de nature à l'encourager.

M. BORDEN : Mon honorable ami est parfaitement libre de tirer toutes les consolations qu'il voudra de l'élection de Rensfrew-sud. La majorité du candidat libéral a été environ le tiers de ce qu'elle avait été à l'élection générale.

Sir WILFRID LAURIER : L'administration l'a empoisonnée.

M. BORDEN : Mon très honorable ami a fait erreur. Je suis certain que toute la droite s'accorde à dire que cette élection a eu au moins une heureuse conséquence ; au début de la session mon très honorable ami était agressif et morose ; son humeur s'est un peu adoucie à la suite du faible rayon d'espoir que lui a procuré cette élection.

M. PUGSLEY : Nous sommes tous de joyeuse humeur.

M. BORDEN : J'ai constaté avec plaisir que l'honorable député est parvenu ce matin à se remonter le moral en prenant une heure pour expliquer ce qu'il aurait pu dire en beaucoup moins de temps. A présent, les journaux publieront partout que les services de M. H. A. Powell ont été retenus par le gouvernement américain.

M. PUGSLEY: J'ai dit qu'il était l'avocat des capitalistes américains qui ont construit des scieries à Van Buren et des travaux sur le fleuve.

M. BORDEN: Je déclare que M. Powell, n'a jamais été l'avocat du gouvernement américain ni dans cette affaire ni dans une autre. Règlons ce point une fois pour toute. Mais même si ses services avaient déjà été retenus par le gouvernement américain, quiconque connaît l'étiquette professionnelle ou les traditions du barreau n'osera dire que M. Powell n'a plus qualité, de ce fait, pour faire partie de cette commission. Je me rappelle que lorsque la commission des pêcheries siégeait à Halifax en 1887, l'honorable John S. D. Thompson était chargé de représenter les intérêts du gouvernement américain, qui avait cru nécessaire de retenir les services d'un avocat canadien. Supposons que le Gouvernement du Canada fût engagé dans un procès nécessitant les services d'un avocat américain, pense-t-on que les membres du barreau des Etats-Unis refuseraient leurs services? Mon honorable ami ignore-t-il qu'en 1890 ou 1892, sir John Thompson a défendu devant la cour suprême des Etats-Unis les droits du gouvernement américain de saisir des navires canadiens dans la mer de Behring et que quelques-uns des avocats les plus en renom des Etats-Unis ont défendu la cause du Gouvernement canadien.

Mon honorable ami considère-t-il comme un acte dérogatoire le fait d'être employé comme avocat par un sujet américain, ou même par le gouvernement des Etats-Unis? Je ne crois pas qu'un seul membre de la Chambre se laisse influencer par de pareilles insinuations.

M. PUGSLEY: Je n'ai jamais reproché à M. Powell d'avoir été l'avocat de citoyens américains, mais je dis qu'à titre de commissaire il sera appelé à se prononcer sur les mêmes questions qu'il a déjà défendues comme avocat.

M. BORDEN: Je suis bien aise que mon honorable ami se soit expliqué clairement sur ce point. Voyons ce qu'il y a au fond de toute cette histoire. Deux compagnies, l'une américaine et l'autre canadienne, exploitaient l'industrie du bois sur le fleuve Saint-Jean. Les actionnaires de l'une étaient exclusivement des Américains et les actionnaires de l'autre des Canadiens et des Américains. Les deux compagnies flottaient du bois sur le fleuve et les propriétaires des scieries aux environs de Saint-Jean prétendirent avoir à se plaindre au sujet d'une estacade de dérivation. La Saint John Lumber Co., retient les services de M. Powell pour faire valoir son droit d'amener tout le bois dans ses estacades pour en faire le triage et le scier quand elle le jugerait à propos. Des poursuites furent en-

gagées et, plus tard, pendant que la cause était pendante, toute la question fut soumise à une commission nommée par l'ancien Gouvernement canadien et le gouvernement américain. Chaque gouvernement nomma deux commissaires. Les commissaires canadiens étaient M. Barnwell et Keith. Quand la question vint devant la commission, M. Powell a cessé d'agir comme avocat. Il a assisté à deux séances, je crois, mais sans prendre part à la discussion et il n'est jamais intervenu depuis. A l'époque où il a été nommé commissaire, il n'était plus l'avocat de la Saint John River Lumber Co. Il savait parfaitement que les questions qu'il avait eues à plaider devant les tribunaux ne lui seraient jamais soumises comme commissaire. Si cela arrivait, cependant, il comprendrait qu'ayant déjà eu à s'occuper de la question il serait de son devoir de se récuser et de s'en rapporter aux autres commissaires, absolument comme un juge, quand il est appelé à juger une question à laquelle il a été mêlé, mais je suppose qu'en pratique les différends qui ont surgi dans cette affaire seront réglés par la commission nommée par les deux gouvernements.

M. PUGSLEY: La commission n'a absolument aucun pouvoir de décider les questions.

M. BORDEN: L'honorable député comprend parfaitement ce que je veux dire. Les attributions de la commission sont de faire une enquête et un rapport et les deux gouvernements pourront probablement s'entendre pour prendre une décision, mais s'il en était autrement, M. Powell ne pourrait aucunement intervenir. Toutes les objections soulevées par l'honorable député de Saint-Jean contre M. Powell tombent d'elles-mêmes.

On me permettra de dire quelques mots des personnes que le Gouvernement a nommées et contre lesquelles proteste l'honorable député de Saint-Jean. Les trois commissaires occupent une position éminente dans leurs professions respectives; deux sont avocats. M. Thomas Chase Casgrain, membre du barreau de la province de Québec, a été procureur général de cette province, membre de la législature, et pendant quatre ans il a occupé un siège dans cette Chambre. C'est un homme de grande réputation et qui commande la confiance générale.

Il y a ensuite M. C. A. Magrath, un homme qui a probablement consacré plus de temps à l'étude de ces questions que qui que ce soit, au Canada, à l'exception peut-être des spécialistes du département de la Marine et des Pêcheries. La nomination de M. Magrath est approuvée, j'en suis sûr, par tous ceux qui ont l'avantage de le connaître. Je n'ais aucun doute que, par sa présence dans cette

commission, il rendra de grands services au pays, et plus longtemps il exercera ses fonctions, plus le public apprendra à l'apprécier.

Quant à M. Powell, l'honorable député de Saint-Jean connaît sa réputation comme avocat. Je ne crois pas exagérer en disant qu'il n'y a pas un membre du barreau du Nouveau-Brunswick qui lui soit supérieur.

M. PUGSLEY: Je l'admets.

M. BORDEN: C'est un fait reconnu que le barreau du Nouveau-Brunswick jouit d'une grande réputation et qu'il a fourni des magistrats distingués au pays,—à la cour suprême et aux cours provinciales. Parmi ses collègues du barreau, M. Powell est au premier rang et sa réputation d'intégrité, de désintéressement, de dévouement à ses clients, et de tout ce qui contribue à rehausser le mérite d'un avocat, est admise par tout le pays. Personnellement, je suis fier de la nomination de M. Powell et j'ai éprouvé beaucoup de satisfaction à la faire, parce que durant les quatre premières années que j'ai siégé dans cette Chambre, j'ai été en relations plus intimes avec lui qu'avec aucun autre de mes collègues.

L'honorable député prétend que les commerçants de bois de Saint-Jean ne voient pas sans appréhension la présence de M. Powell dans cette commission.

Je n'ai entendu personne autre que mon honorable ami jeter un pareil cri d'alarme, et s'il veut bien me permettre de le dire, je ne suis pas disposé à regarder cette alarme comme existant dans d'autre cœur que le sien. Je crois que la population de la province du Nouveau-Brunswick a une confiance absolue non seulement dans les capacités de M. Powell, mais aussi dans son zèle, dans son honnêteté et dans son habileté à protéger les intérêts du Canada. Je suis donc, monsieur l'Orateur, obligé d'assurer à mon honorable ami de Saint-Jean; en ce qui concerne cette administration, que nous ne croyons pas avoir commis une erreur en retirant les recommandations de l'ancien gouvernement ou en faisant celle dont la Chambre a déjà été informée. Les trois messieurs qui ont été nommés pour représenter le Canada dans la commission conjointe internationale sont des hommes dignes du peuple et du pays qu'ils représentent, et j'ose dire qu'on les trouvera d'une activité et d'une habileté égales à celles des trois habiles messieurs qui ont été nommés par le gouvernement des Etats-Unis pour représenter ce pays dans cette commission.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami au cours de ses remarques a eu la bonté de parler de moi en des termes pour lesquels je lui suis certainement très reconnaissant. Il a eu la bonté de dire qu'à me-

M. BORDEN.

sure que nous approchions de la fin de la session, comme nous sommes presque sur le point d'en entendre la prorogation, j'ai l'air beaucoup plus joyeux et moins morose qu'au commencement de la session. Je n'en avais pas conscience, mais je ne vois pas de raison pour que, à la fin de la session, je ne sois pas beaucoup moins morose et plus joyeux que je ne l'étais quand la session s'est ouverte. Mais mon honorable ami y a mis trop de douceur. Il lui aurait suffi de dire que je me sens plus joyeux à la fin de la session que je ne l'étais au commencement. A l'heure actuelle, jetant un regard en arrière sur cette session, je pourrais dire que je sens ma poitrine se gonfler d'orgueil. Et pourquoi? Parce que, monsieur l'Orateur, au cours de cette session, qui a duré quatre ou cinq mois, chaque fois que mon honorable ami, s'est vu acculé au pied du mur, chaque fois qu'il a été appelé à répondre à une question à laquelle il n'avait pas de meilleure réponse à faire et en fait n'avait aucune réponse à donner, il a toujours cherché refuge dans ma pauvre et modeste personne. Dans ces circonstances il a toujours dit: L'honorable député de l'autre côté de la Chambre a fait exactement la même chose, je suis le sentier tracé par mon honorable ami de l'autre côté. C'est ce qu'il a déclaré à maintes reprises; et s'il fallait éliminer des discours de mon honorable ami les allusions qu'il a faites à moi pour justifier sa ligne de conduite, il ne resterait pas grand'chose de ses discours, si à la vérité il en restait quelque chose. Mon honorable ami n'a pas été, dans la présente circonstance, très heureux dans son illustration. Il s'est éloigné de sa route en comparant l'action qu'il a prise, et pour laquelle mon honorable ami qui siège à mes côtés (M. Pugsley) l'a pris à partie, avec les nominations au Sénat faites en 1896. En 1896 le gouvernement de sir Charles Tupper, après avoir été battu aux bureaux de scrutin, prit sur lui de faire certaines recommandations pour des nominations au Sénat. Quelles étaient ces nominations? Un des messieurs nommés était M. Desjardins, qui était sénateur avant l'élection et qui avait démissionné pour être candidat dans un comté, mais avait été défait.

Un autre était M. Angers qui était aussi membre du sénat avant l'élection, mais avait résigné son siège pour être candidat dans un comté et avait été repoussé par le peuple. Tels étaient les hommes qui étaient recommandés de nouveau pour être nommés au Sénat. Le gouverneur, dans ces circonstances, refusa de prendre l'avis de ses ministres, et le fit avec beaucoup de raison. Les cas ne sont pas du tout parallèles. Que trouvons-nous dans la présente circonstance? Un traité a été conclu entre les Etats-Unis et le Canada pour la réglementation des aux limitrophes, et un tribunal a été établi composé de trois mem-

bres d'un côté, et de trois membres de l'autre côté. Du côté britannique les commissaires ont été nommés par le roi sur la recommandation du gouverneur du Dominion du Canada en conseil. Le 14 août les commissaires furent recommandés à Sa Majesté. C'est là une de ces questions dans lesquelles le roi n'a pas de discrétion; il est tenu de prendre l'avis du gouvernement du Dominion. Le gouvernement du Dominion agissait dans la limite de ses droits en faisant la suggestion qu'il a faite, et si les nominations n'ont pas été faites immédiatement, ce fut uniquement à cause des formalités qui surgissent dans ces circonstances.

M. BORDEN: Le roi était-il tenu d'adopter l'avis qui lui était offert?

Sir WILFRID LAURIER: Je dis, monsieur l'Orateur, que le roi est tenu d'accepter ces avis, à moins qu'il ne préfère dire que l'avis est mauvais et prenne une décision contraire à celle de ses aviseurs. Les aviseurs du roi au Canada sont les mêmes que les aviseurs du roi d'Angleterre et quand les aviseurs du roi au Canada disent au roi qu'il devrait nommer un tel et un tel, je prétends que c'est le devoir constitutionnel du roi d'accepter cet avis, à moins qu'il ne soit préparé à subir les conséquences ordinaires en pareille matière. Je dis donc que le roi était tenu de prendre cet avis; il ne peut y avoir de doute sur ce point, et si la nomination n'a pas été faite, ce n'est pas parce que le roi s'y est opposé, mais simplement parce que les retards ordinaires se sont produits. Quand mon honorable ami est monté au pouvoir, la nomination n'avait pas été faite officiellement mais à toutes fins pratiques, comme l'a bien établi mon honorable ami qui siège à côté de moi, les nominations étaient faites régulièrement à cette époque. Il est vrai que les signatures n'y avaient pas été apposées, mais c'est à peu près tout ce qui restait à faire. Dans ces circonstances, mon honorable ami a tout simplement pris sur lui de destituer la commission qui avait été nommée régulièrement. Mon honorable ami a déclaré il y a une instant que la réputation des hommes qu'il a nommés est au-dessus de tout reproche. Je n'ai rien à redire à cela.

M. Powell est un avocat habile et je suis prêt à joindre ma voix au tribut d'éloges que lui a décerné mon honorable ami. Il est un membre habile du barreau du Nouveau-Brunswick. Mais je voudrais faire observer ceci à mon très honorable ami, et je laisserai la question à son propre jugement. Personne ne trouve à redire contre M. Powell pour avoir accepté de servir les intérêts des Américains qui étaient intéressés dans les eaux de la rivière Saint-Jean; c'était une partie de son devoir comme membre du barreau de donner son avis à ceux qui le demandaient; ce n'est pas là le

point soulevé contre M. Powell par mon honorable ami de Saint-Jean; le point établi est que M. Powell ayant accepté la position d'avocat d'une des parties à la cause, qu'elle soit américaine ou canadienne, est exclu de siéger dans la commission dans laquelle il a été nommé.

Il y aurait une forte opposition si la cause devait aller devant une cour de justice, et la question surgit de savoir si M. Powell ne sera pas obligé lui-même de refuser d'agir dans les circonstances dans lesquelles il est placé. Cela ne lui enlève pas son habileté. Mais l'étiquette de la profession—oui, non seulement l'étiquette, mais l'autorité de la profession—ne pourrait être maintenue si cela n'était pas reconnu. M. Casgrain est aussi un homme habile et fera honneur à la commission. On doit en dire autant de M. Macgrath, qui était membre de cette Chambre dans le dernier Parlement et qui est respecté de tout le monde. Mais je dis à mon très honorable ami que les hommes qu'il a choisis ne sont en aucune façon supérieurs aux hommes qu'il a renvoyés. Sir George Gibbons, M. Geoffrion et M. Barnhill sont à tous les points de vue aussi bien qualifiés que les membres actuels de la commission pour représenter le Canada. S'il y a quelque chose à dire d'un côté de référence à l'autre, la commission qui a été destituée est plus capable de traiter la question qui viendra devant elle que les messeurs qui viennent d'être nommés. Une raison est que sir George Gibbon est la principale autorité sur les questions que la commission aura à traiter. Il a été président et représentant canadien dans la commission qui a siégé pendant quelques années sur la question des eaux limitrophes, et il a occupé cette position, je crois, à la satisfaction de tout le monde. Le très honorable premier ministre (M. Borden) n'a pas le droit de parler de sir George Gibbons comme il l'a fait quand il a donné à entendre qu'il avait donné une opinion sur la question du barrage du Long-Sault. La citation même que le très honorable premier ministre a donnée démontre que la seule chose que sir George Gibbons voulait était d'avoir des informations sur la question de savoir si, oui ou non, la construction d'un barrage sur la rivière affecterait la navigation. Nous avons débattu cette question à l'avant-dernière session et à la dernière session presque au point de nous en dégoûter, et la seule question qui soit venue devant cette Chambre a été celle de savoir si, oui ou non, les travaux projetés par la compagnie d'aluminium nuiraient à la navigation. La Chambre a semblé croire que ces travaux nuiraient à la navigation, et le projet n'a pas été vu avec faveur. Mais sir George Gibbons a adopté la ligne de conduite convenable, de ne pas prêter l'oreille au sentiment ou aux informations offertes

de côté et d'autre, mais soumit la question aux ingénieurs. Et je crois que tous ceux qui ont étudié la question s'accorderont avec lui. Quelle est la raison pour laquelle mon très honorable ami a conseillé le renvoi de l'ancienne commission et la nomination de la présente commission—, car, que la nomination ait été consommée ou non, les hommes nommés par l'ancien gouvernement ont été pratiquement destitués par le présent Gouvernement. La raison donnée pour le retrait de l'arrêté en conseil du 11 août était que le nouveau Gouvernement désirait la nomination de commissaires qui seraient en sympathie avec sa politique relativement aux questions qui seraient soumises à la considération de la commission. Si cela signifie quelque chose, cela signifie que les commissaires, de l'avis du Gouvernement, devraient être des partisans politiques.

Je m'inscris en faux contre un tel aspect de la cause. Les commissaires n'ont rien à voir dans la politique de ce Gouvernement; les devoirs qu'ils ont à accomplir sont quasi-judiciaires, sinon absolument judiciaires. Le tribunal a été nommé pour empêcher le détournement des eaux du Saint-Laurent, du fleuve Saint-Jean et d'autres rivières internationales et pour protéger les droits des Canadiens. L'eau est devenue si précieuse qu'il est de l'intérêt d'un côté ou de l'autre de détourner son cours, et le but de la nomination de la commission est d'empêcher que cela se fasse. Ce devoir est très important et doit commander le meilleur jugement de la population du Canada. Aucune eau ne peut être détournée, exceptée pour des travaux autorisés par la commission. La commission est composée de six membres, trois nommés par le Gouvernement du Canada et trois par le gouvernement des Etats-Unis; et si ces six membres sont incapables de s'entendre, un septième est nommé par le tribunal de La Haye. Cela démontre que le caractère de la commission est absolument judiciaire. Ainsi, mon très honorable ami ne devrait pas avoir destitué cette commission pour les raisons qu'il a données; et la manière dont il a pris cette action donne l'impression, non seulement au gouvernement britannique, mais aussi au gouvernement américain, que l'idée est que ces commissaires doivent être des partisans politiques, tandis que l'idée qui devrait se répandre à l'étranger est que ces hommes ne sont pas des partisans. Je crois que l'acte d'accusation de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) n'a pas été réfuté par l'honorable chef du Gouvernement (M. Borden).

M. MONK: Je ne veux pas prolonger ce débat, mais étant intéressé dans le ministère qui a eu quelque chose à faire dans cette question, je ne permettrai pas que la déclaration de mon honorable ami, le chef

Sir WILFRID LAURIER.

de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) passe absolument sans réplique ou sans une ou deux observations. Il me semble que, en tenant compte de la phase avancée de la session, nous avons choisi un temps très inopportun pour discuter une question qui, je dois le dire franchement, est, je crois, beaucoup plus claire que mon honorable ami l'ex-ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a essayé de la représenter. Il n'y a qu'un ou deux points sur lesquels je voudrais essayer d'insister. Un de ces points est ceci: Bien que mon honorable ami ait, à une ou deux reprises, employé le mot "renvoi" comme se rapportant à la suggestion faite au gouvernement impérial concernant la commission, il doit être parfaitement clair pour toute personne qui connaît la moindre chose de la question qu'il n'y a eu absolument aucun renvoi, et s'il y a quelqu'un à blâmer dans cette affaire—bien que les honorables députés de l'autre côté aient essayé d'embrouiller cette vue—le blâme devrait retomber sur le gouvernement britannique, et il n'y a pas de blâme que qui que ce soit puisse suggérer dans cet acte de ce Gouvernement. Il y a eu des suggestions faites, et on n'a pas agi d'après ces suggestions, et quand ce Gouvernement vint au pouvoir, il prit la peine de demander s'il était encore temps de faire des suggestions. Où trouvera-t-on en cela quelque élément de "renvoi" ou quelque chose qui ait le caractère d'une annulation? Une proposition avait été faite par le gouvernement moribond. Cette proposition n'a pas été dérangée. Mais une nouvelle proposition a été faite par le gouvernement arrivant au pouvoir.

Et avec beaucoup de raison, il me semble le gouvernement britannique adopta la proposition de ces hommes qui arrivaient de devant le peuple, qui avaient reçu l'approbation du peuple. Ainsi il me semble que c'est essayer de tromper l'opinion publique que de parler du renvoi de ces commissaires.

Il n'y a pas eu de renvoi. Nous avons été informés que nos propositions seraient reçues et qu'on agirait en conséquence, et c'est sur cette information que nous avons fait la proposition. Maintenant, je veux m'inscrire absolument en faux contre l'attitude prise par mon très honorable ami de chef de l'opposition quand il dit que c'est une position exclusivement judiciaire. Elle a sans doute un caractère judiciaire. Il serait absurde de prétendre que ces trois commissaires, qui ne sont pas exclusivement et absolument des juges, ne devraient pas être en parfaite harmonie avec le Gouvernement parce qu'ils doivent être en communication fréquente, presque quotidienne, avec le Gouvernement qu'ils représentent. C'est là ma prétention. Ils auront besoin à chaque instant de demander des informations, aux fonctionnaires du gouvernement, ils ont besoin de l'aide du Gouver-

nement, ils ont besoin d'informations et de conseils des ministres des différents ministères. Il semble donc absolument raisonnable que ce soit des hommes qui ont toujours eu la confiance du Gouvernement qu'ils servent et qui ont joui de son intimité politique. Cela ne signifie pas du tout que les relations entre le Gouvernement et ce corps d'hommes devraient être d'une nature politique dans le mauvais sens du mot. Cela signifie que, pour un exercice efficace de leurs fonctions, il faut que ce soient des hommes jouissant de la confiance du Gouvernement au pouvoir pourvu toujours, naturellement qu'ils possèdent les qualifications élevées qui sont requises dans cette position. Je suis heureux de voir que sur ce point il y a unanimité des deux côtés de la Chambre, unanimité dans laquelle je concours cordialement parce que je connais ces messieurs personnellement. Mais je dis qu'il était essentiel à l'exercice convenable de leurs fonctions qu'ils fussent des hommes jouissant de la confiance générale de l'administration, afin qu'ils pussent remplir plus complètement et plus facilement les importants devoirs qui leur sont confiés. Pour résumer, il y avait pour le Gouvernement arrivant au pouvoir une occasion de faire équitablement et ouvertement une suggestion relativement aux hommes qu'il considérait les mieux qualifiés dans les circonstances pour remplir les devoirs de cette commission. La chose s'est faite absolument ouvertement. Il n'y a pas eu de renvoi, il n'y a pas eu de réflexion ni de proposition que nous n'exercions pas un droit absolu parce que dans le cours régulier des choses, nous avions le droit de faire cette proposition. Quant à la nature de la mission confiée à ces messieurs, c'est à un haut degré une mission judiciaire, mais elle n'est pas exclusivement judiciaire. Ils ont un caractère représentatif, ils doivent se tenir en communication constante avec le Gouvernement qui les a constitués, et il me semble que c'est un principe convenable à établir qu'ils devraient être des hommes possédant la confiance intime du Gouvernement.

M. LEMIEUX : Comme les journaliers du ministère des Travaux publics que le ministre a démis.

M. MONK : Je comprends l'amertume de mon honorable ami. Tout d'abord, j'ai cru que j'avais sans le vouloir blessé grièvement mon honorable ami, mais je sais maintenant que sa mauvaise humeur s'étend à tous les autres membres du Gouvernement.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIÈRE

M. MACLEAN (Halifax) : Monsieur l'Orateur, c'est la pratique dans ce Parlement, depuis quelques sessions

tout au moins, que vers la fin de chaque session, l'opposition passe en revue l'administration et les actes administratifs du parti au pouvoir pendant la période écoulée. Nous nous proposons maintenant, en ces dernières heures de la session de discuter brièvement la situation présente de nos affaires nationales. Ce que je dirai cet après-midi aura surtout trait aux affaires financières du Gouvernement, mais je ferai surtout ressortir ce point : que le Gouvernement actuel a manqué à toutes ses promesses et à ses principes surtout en matière financière, mais aussi de certaines autres manières. J'espère que le ministre des Finances me pardonnera une digression sur des matières qui ne se rapportent pas directement à son ministère. Il me remerciera même, j'en suis convaincu, si je parle de certaines questions qui peut être n'entraînent pas dans le cadre de son exposé, car il ne faut pas oublier que, par comparaison, il est un nouvel arrivé au Parlement. Il est bien vrai qu'en une foule de choses en dehors de la finance, le Gouvernement actuel a fait un fiasco lamentable et a manqué à toutes les promesses qu'il a faites lorsqu'il siégeait dans l'opposition. Mon honorable ami le ministre des Finances, lors de son entrée dans le cabinet, a fait une déclaration publique; il a dit—l'expression n'est en rien reprehensible—qu'il entrerait par la porte de devant. Je me suis souvent demandé depuis s'il existait bien réellement alors une maison ministérielle où l'on pût entrer. On serait parfois tenté de croire que toute la construction se désagrège jusqu'aux fondations. A tout événement, il y avait alors paraît-il porte de devant près de laquelle sans doute le coffre-fort était placé; c'est là que le ministre des Finances a établi son bureau, c'est là où il est assiégé par ses amis. Feu l'honorable Alexander Mackenzie, alors qu'il était premier ministre du Canada parlait souvent de la peine qu'il éprouvait à protéger \$22,000,000 de revenu. Sans doute le ministre des Finances actuel a eu encore plus à faire pour défendre contre ses amis, plus nombreux et plus audacieux que ceux du temps jadis, un revenu de \$140,000,000. Lorsqu'on racontera les attaques dirigées contre la forteresse financière de notre pays en l'année 1912-13, que ce soit par une biographie ou une autobiographie, des paroles dont s'est servi feu Alexander Mackenzie paraîtront faibles et modérées à côté des lamentations fortes et touchantes dont se servira notre ministre des Finances pour qualifier des raids contre le trésor fédéral qui auront eu lieu sous son régime.

Que mon honorable ami le ministre soit convaincu qu'il a toutes nos sympathies. Il n'a pas repoussé toutes les attaques, surtout celles dirigées par ses partisans dans la Chambre, cependant, si nous en croyons les journaux, il s'est parfois défendu avec

énergie; pour cela assurément, les députés de la gauche et le pays en général lui offriront leurs remerciements. D'après les commentaires des journaux les ministres des Finances et du Commerce n'auraient résisté qu'à grand peine aux entreprises contre le trésor de leurs collègues, particulièrement à celles du ministre des Postes. Maintenant que la session est sur le point de finir, le ministre des Finances doit avoir quelque répit et je voudrais qu'il m'accompagne jusqu'aux pièces plus retirées de la maison ministérielle, même si nous devons y pénétrer par la porte d'en arrière, afin de pouvoir y observer certaines choses qui seront peut-être nouvelles pour lui. Si nous entreprenons cette excursion, nous rencontrerons sans doute les écritures, l'évangile des engagements et les promesses du parti ministériel; ils seront là par vingtaines dans une salle obscure, en attendant qu'on les jette au rebut ou qu'on les transporte à la morgue du parti — je ne sais trop quel nom ils ont donné à cette salle. A tous les points de vue, la promenade sera intéressante, surtout pour une recrue ministérielle; nous y trouverons matière à considération et à d'utiles reminiscences. Une des premières promesses liant le Gouvernement est, je crois, celle de la réforme du Sénat, et je suis convaincu que si le ministre des Finances veut se promener avec moi dans ces pièces de l'arrière de la maison ministérielle, nous retrouverons cette politique de la réforme du Sénat, parmi les autres vieilleries du parti mises au rancart et destinées au bucher ou à la rivière; ces objets ne manqueront pas d'attirer ses regards inquisiteurs, car le premier effort du Gouvernement actuel pour la réforme du Sénat se résume à la nomination de notre ancien ami M. G. Taylor à un siège dans la Chambre haute. Tous les députés sont sans doute très heureux de cette promotion de M. Taylor. Il est très agréable de rencontrer cette personnalité souriante dans les corridors du Parlement, depuis sa nomination. Je n'ai remarqué chez lui aucune tendance à la tristesse. Il semble parfaitement heureux et je suis sûr qu'il est convaincu de l'utilité et de l'efficacité du Sénat. D'autre depuis lors sont montés au Sénat et nous ne pouvons jamais dire qui sera le prochain choix. Bien des gens attendent leur tour et dans le pénombre de la session, au moment où on va tirer le rideau, nous voyons bien des figures qui ne reparaitront plus dans la Chambre des communes. Avant la prochaine réunion, le Sénat, le banc judiciaire, des emplois divers les auront réclamés et lorsque, lundi, ce Parlement sera prorogé, comme nous l'espérons, il en est plusieurs auxquels nous ne dirons pas au revoir mais adieu.

Je me demande si les messieurs de la droite protesteront publiquement ou privément comme ils le faisaient dans l'opposi-

tion, contre la nomination de députés au Sénat ou aux emplois. Jadis, si un député libéral recevait une promotion de ce genre, ou inscrivait aussitôt son nom sur la liste des députés ou candidats libéraux nommés aux emplois par leur parti.

Voyons si sous d'autres rapports le parti ministériel a manqué à ses promesses passées. Certainement, il n'a pas nommé de commissaires pour s'enquérir des affaires publiques: s'il est une chose contre laquelle ces messieurs ont protesté avec véhémence pendant les sessions et au dehors c'est bien celle-là; mais si nous examinons leurs actes depuis plusieurs mois, nous constatons qu'il ont nommé une foule de commissaires, et la réponse à une question faite il y a quelques jours sur le parquet de la Chambre indique qu'ils ont nommé quarante personnes qui conduisent aujourd'hui des enquêtes publiques nécessitant une forte dépense d'argent sans qu'il en résulte en somme d'amélioration appréciable dans l'administration du pays. En autant que je puis le savoir, tous les membres de ces commissions sont des conservateurs intransigeants, ou partisans; or, les honorables messieurs de la droite ont par le passé protesté énergiquement contre la nomination d'amis du pouvoir, des partisans aux commissions chargées de faire enquête sur les affaires publiques. Ils protestaient aussi contre la délégation des pouvoirs administratifs, et sous ce rapport nos amis ont aussi violé leurs engagements, car un des premiers projets de loi qu'ils ont soumis pendant la présente session du Parlement fut pour la création d'une commission du tarif à laquelle ils se proposent de déléguer des pouvoirs considérables. Dans son essence c'était là un principe contre lequel ils ont protesté étant dans l'opposition et alors que le parti libéral tenait le pouvoir.

Puis, monsieur l'Orateur, combien de fois avons-nous entendu ces honorables messieurs se plaindre du choix de juges pour faire enquête sur les affaires publiques. J'ai découvert par hasard que vous-mêmes, il y a quelques années, protestiez, en termes très mesurés, contre des nominations de ce genre. Des membres du parti ministériel, par exemple, ont protesté contre le choix de deux juges d'Ontario pour faire enquêtes dans ce qu'on appelait les accusations Gamey. Mais ces messieurs ayant atteint le pouvoir ont oublié leurs promesses et leur engagements. Tout récemment un juge éminent de la cour Supérieure d'Ontario, sir William Meredith, a été choisi pour faire enquête dans l'affaire de la Farmers' Bank, enquête qui, comme je l'ai dit il y a quelques jours, est à la fois inutile et dangereuse.

Eh, bien, voici le Gouvernement qui choisit un juge de la cour supérieure pour conduire une enquête publique, et si mes renseignements sont exacts, ce même juge

a en poche au moment actuel deux commissions du Gouvernement de la province d'Ontario pour enquêtes diverses. Cependant, nous n'entendons pas un mot de protestations de la part de ces honorables messieurs.

M. MORPHY: Pourquoi l'honorable député prétend-il que la commission royale d'enquête au sujet de la Farmers' Bank confiée au juge en chef Meredith est à la fois dangereuse et inutile?

M. MACLEAN (Halifax): Je ne me propose pas de débattre longuement ce point.

M. MORPHY: Je ne désire pas discuter, mais je voudrais obtenir une réponse à ma question.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'ai fait que répéter ce que j'avais déjà dit que cette enquête est inutile et dangereuse. La plupart des députés des deux côtés conviendront sans doute que la commission ne peut faire enquête que sur une matière jugée deux fois, peut-être trois fois par les tribunaux de la province d'Ontario. La vraie question découlant de la banqueroute de la Farmers' Bank, n'est pas celle de l'octroi du permis autorisant les opérations de la banque, mais bien celle de savoir si ce permis a été obtenu par des moyens légitimes ou non. Je faisais remarquer, lorsque l'honorable député m'a interrompu, que nous n'entendons pas réclamer aujourd'hui du côté conservateur contre la nomination de juges comme commissaires. Si on réclame, les réclamations ne parviennent pas jusqu'aux oreilles des députés de la gauche, ce sont des voix qui crient dans le désert.

Permettez-moi de faire ressortir par un exemple le grand contraste qui existe entre les réticences d'aujourd'hui et les protestations bruyantes d'il y a quelques mois, de la part du parti conservateur, au sujet du contrat pour le fusil Ross. Je n'examinerai pas ici la valeur du fusil Ross comme arme de guerre. Seulement, je ferai remarquer à ces honorables messieurs que lorsqu'ils siégeaient à votre gauche, ils n'ont cessé de protester contre l'achat de ce fusil par le ministre de la Milice et ils ont demandé aux électeurs du Canada de censurer le Gouvernement à cause de cette action. Où sont donc aujourd'hui les adversaires du fusil Ross? Ils n'ont pas élevé la voix durant la présente session, ils sont restés aussi silencieux que les momies dans les tombes des pharaons, ce qui est d'ailleurs, fort agréable à tous les points de vue pour le ministre de la Milice. Je vois le député de Peel (M. Blain) qui me regarde en souriant il a protesté avec véhémence et grand bruit contre la carabine Ross, il y a une ou deux sessions, mais cette année, il est resté muet. Est-ce que par hasard le fusil Ross sera devenu meilleur ou plus mauvais que les années pas-

sées? Je crois pour ma part que c'est un bon fusil dont nous continuerons à faire usage dans le pays; il se pourrait même qu'il fut supérieure au fusil dont on se sert dans les autres pays du monde.

Je ne parlerai pas de beaucoup d'autres cadavres gisants dans les salles sombres et dans la cour de la maison ministérielle. Je veux maintenant parler que de choses qui regardent le ministère des Finances. Nous nous souvenons tous que lorsque ces messieurs siégeaient à votre gauche, ils protestaient très vigoureusement contre l'augmentation annuelle des dépenses publiques. On nous disait que le contribuable était saigné à blanc, écrasé sous le poids intolérable des impôts que lui infligeait le Gouvernement libéral. Eh, bien, constate-t-on aujourd'hui quelque diminution dans les impôts ou les dépenses? Au contraire, monsieur l'Orateur, dans le court espace de temps que ces messieurs occupent les banquettes du trésor, les dépenses ont augmenté d'une manière alarmante. Je dois exprimer mon regret de ce qu'on ait tant retardé à nous soumettre les crédits supplémentaires. Il a été très difficile dans les quelques jours qu'il nous restait de les étudier. L'opposition n'en a pas fait une critique suivie parce que le temps lui manquait pour cela. Prenons par exemple les crédits affectés à la Colombie-Anglaise, malheureusement, pas un seul député de cette province ne siège à votre gauche. Par conséquent, on comprendra facilement combien il est impossible pour l'opposition de critiquer ces crédits dans un temps aussi bien limité. La Chambre aimera peut-être à connaître l'opinion du parti conservateur à ce sujet il y a quelques années. En 1896, le ministre actuel du Commerce demandait à M. Fielding s'il se proposait de soumettre des crédits supplémentaires, et un dialogue eut lieu. M. Fielding disait qu'il les soumettrait bientôt. M. Foster lui répondait:

Si l'honorable député veut suivre mon exemple en ces dernières années il n'en soumettra pas du tout.

Sur ce point, tout au moins, le Gouvernement du jour ne s'inspire pas du ministre du Commerce, car il est vrai qu'avant 1896, il n'en avait pas soumis depuis quelque temps.

M. LEMIEUX: Il n'avait pas d'argent.

M. MACLEAN (Halifax): Mais le ministre du Commerce a dit quelque chose encore plus intéressant. En 1899, il s'informait si le ministre des Finances soumettrait d'autres crédits supplémentaires et ses commentaires à ce sujet paraîtront aujourd'hui assez amusants:

On dit au dehors et dans les journaux qui sont censés savoir ce qui se passe, qu'on nous soumettra des crédits au montant de \$7,000,000. Les députés partent déjà et c'est une

assez grave imposition que de retarder jusqu'à l'époque actuelle de la session alors qu'il est parfaitement impossible pour la Chambre de leur donner une considération convenable.

Puis le ministre du Commerce s'est plaint amèrement de la soumission des crédits une semaine avant la prorogation. Il prétendit que même si la Chambre s'avisait de les discuter, le public n'y porterait aucune attention, puisque à une date aussi avancée on ne s'occupait plus de ce qui se passait en Chambre, et il soumit la proposition que voici :

La Chambre désire protester énergiquement contre l'action du Gouvernement en retardant jusqu'aux dernières heures de la session des crédits s'élevant à près de \$14,000,000, un sixième du total de l'année empêchant ainsi une critique juste et efficace de cette dépense et perpétuant une pratique hautement préjudiciable à l'intérêt public.

Cette critique faite il y a peu d'années, semble de mise aujourd'hui. Cependant, je ne critiquerai pas le ministre des Finances en ce qui touche au crédit supplémentaire de la présente année, car nous comprenons tous, je crois, que vu le peu de temps qu'il occupe son poste, il se trouve dans une situation difficile. Il se peut même que le délai soit à son honneur puisqu'il indique une résistance aux importunités de ses amis. Il doit être vraiment difficile de déterminer les montants à exclure des supplémentaires, car bien que je n'en ai pas eu de connaissance personnelle, je suis bien convaincu que les demandes étaient nombreuses et les solliciteurs persistants.

Examinons maintenant brièvement la dépense projetée pour la comparer avec celle qui est autorisée pour le prochain exercice. Selon la déclaration du ministre des Finances, on donnait le budget il y a quelques semaines, le total des dépenses à même le fonds consolidé du capital, s'élevait, pour l'exercice se terminant aujourd'hui, à \$136,000,000. Comparons maintenant :

MONTANT VOTE POUR DEPENSES AUTORISEES 1912-13.

Fonds consolidé (crédits généraux et supplémentaires)	\$117,989,831 75
Total	\$169,397,727 48
Dépenses additionnelles autorisées par statut et non compris dans les crédits.	
Primes estimatives	\$1,500,000 00
Manitoba, dette terrienne et arrérages	2,178,548 00
Manitoba, compte des bâtisses	201,723 00
Manitoba, augmentation de la subvention provinciale	575,507 00
Iledu Prince-Edouard augmentation de la subvention provinciale	100,000 00

M. MACLEAN (Halifax).

Payable au gouvernement d'Ontario pour subvention aux voies ferrées	1,939,200 00	
Chemin de fer Pacifique Canadian-Northern	2,700,000 00	
Augmentations statutaires non prévues	100,000 00	9,294,978 00

Total des dépenses prévues . . . \$178,692,705 48
Subventions aux voies ferrées et ponts, votées 21,648,000 00

Total des dépenses autorisées . . \$200,340,705 48
Ajoutons une dépense indirecte sous forme de garantie des obligations de compagnies de chemins de fer s'élevant à plus de \$5,000,000.

La dépense pour l'année 1911-12, fonds consolidé et capital, s'élevait à \$139,000,000 et les dépenses autorisées pour la prochaine année sont de \$200,000,000. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, je le demande à ces honorables messieurs, est-ce là accomplir leur promesse de réduire la dépense? Et devons-nous nous attendre à d'énergiques protestations de la part de leurs amis.

Cette dépense projetée peut être chose bien sérieuse. Je prévois qu'à la fin du prochain exercice le ministre des Finances annoncera à la Chambre une augmentation considérable de la dette publique. Il est possible aussi, j'espère, que je me trompe que par suite de la perturbation financière en Grande-Bretagne, le revenu du Canada diminuera. Que ces messieurs n'oublient pas non plus que dans le manifeste adressé au pays par le premier ministre avant la dernière élection, il déclarait que les dépenses publiques étaient énormes au point de constituer une preuve à première vue de mauvaise administration financière. Je le demande à ces honorables messieurs, que prouve donc contre eux cette dépense autorisée de \$200,000,000?

Revenons maintenant sur une déclaration faite par le ministre actuel du Commerce, il y a quelques années, au sujet des dépenses publiques. Si nous désirons trouver une mise en accusation énergique d'un gouvernement à propos de dépenses ou de politique financière, on peut toujours en trouver dans les discours du ministre actuel du Commerce, et nous trouverons dans sa bouche la condamnation du ministre des Finances et du Gouvernement. En parlant des dépenses en 1911, il disait :

Voilà une déclaration qui, à mon avis, devrait faire réfléchir même les ministres, sans parler de tous les bons citoyens qui désirent une administration économique. Mais lorsque l'on considère que l'augmentation des dépenses dans tout les ministères s'élevait l'an dernier à \$127,000,000 tandis qu'en 1896, cette dépense n'était que de \$41,000,000, il me semble qu'il est temps pour tout bon citoyen du pays de s'arrêter à des réflexions sérieuses.

Eh bien, si \$127,000,000 étaient de nature à faire réfléchir tout bon citoyen, que devra donc faire ce bon citoyen en face d'une dépense de \$200,000,000? Après avoir donné un tableau des dépenses par départements, l'honorable député continuait comme suit:

Qu'on fasse entrer en ligne de compte l'augmentation occasionnée par l'accroissement des affaires, par le relèvement des appointements effectué en 1908, par le progrès du pays, il restera néanmoins un excédent considérable de dépenses inutiles et injustifiables, selon moi, qui se font sous les yeux du Parlement, dans les départements, à Ottawa.

Si un budget de \$127,000,000 donnait lieu à certaines dépenses absolument inutiles, je laisse au ministre des Finances le soin de calculer quelle somme de gaspillage comporte son propre budget dont le chiffre, prévoit-il, sera de \$200,000,000.

J'aimerais à dire quelques mots des dépenses des divers départements et de l'augmentation considérable de la dépense du chef du gouvernement civil. En 1911-12, la somme attribuée au gouvernement civil était de \$5,223,000. Pour 1912-13, la dépense prévue de ce chef est portée à \$5,535,000, soit une augmentation de \$301,948. Le gouvernement civil, il va sans dire, n'embrasse que les traitements des fonctionnaires des divers services administratifs et les dépenses casuelles de ces services. Pour bien faire voir ce que les ministériels d'aujourd'hui pensaient du coût des services administratifs avant leur avènement au pouvoir, je devrai invoquer encore une fois le témoignage du ministre du Commerce. Voici le langage que tenait celui-ci lorsqu'il s'est agi de voter la loi du Service civil:

L'objet du bill est de donner un service efficace. Et il me reste encore une observation à faire à ce propos. Je suis intimement convaincu qu'à l'heure actuelle les administrations sont encombrées—à quel degré je l'ignore; mais je crois que dans la plupart des services il y a plus qu'il n'en faut pour faire la besogne... Vous avez là des gens qui n'accomplissent pas une journée de travail, je puis le dire, du commencement du mois à la fin. Vous en trouverez qui transforment l'administration en un lieu de repos ou en une sorte de perchoir. On les a placés là, on les y garde et ils s'efforcent autant qu'ils peuvent de ne pas gagner leur vie à la sueur de leur front ou en faisant œuvre de leurs dix doigts. Si vous désirez une bonne administration, n'est-ce pas un pêle-mêle absurde que cette espèce de règle qui consiste à placer ces hommes automatiquement et mécaniquement dans ce nouveau personnel amélioré, sans même les faire passer au crible?

Ce langage du ministre du Commerce n'était guère flatteur pour le personnel administratif; aussi me garderai-je d'énoncer une opinion semblable. Si je le rappelle en ce moment, c'est uniquement pour faire voir à la Chambre que depuis

qu'ils sont au timon des affaires, nos adversaires ont considérablement accru le personnel administratif, et que si les objections que le ministre du Commerce soulevait il y a deux ou trois ans étaient bien fondées, nos protestations et nos objections auraient encore beaucoup plus de raison d'être si nous jugions à propos de blâmer les membres du cabinet d'avoir accru dans une proportion aussi anormale, depuis leur avènement au pouvoir, du nombre des membres du personnel administratif, parlant du coût de l'administration civile, le ministre du Commerce (M. Foster) poursuivait en ces termes:

Je trouve alarmant, je le déclare, que, sur cette colline et dans les environs, il faille prélever près de \$5,000,000 sur les fonds que les contribuables sont appelés à verser chaque année à la caisse de l'État pour faire face aux dépenses des services administratifs. Nul ne pourra me convaincre qu'il soit nécessaire de déboursier \$5,000,000 ou à peu près cette somme pour obtenir le bon fonctionnement des services administratifs d'Ottawa. "Il est absolument inconcevable" que cela soit nécessaire ou que tel doive en être ainsi.

Que le coût de l'administration civile s'élevât à cinq millions, c'était chose inconcevable en 1910. Mais qu'est-ce que nos adversaires doivent penser du budget de 1913, où les dépenses de ce chef sont portées à plus de \$5,500,000? Il serait peut-être intéressant de mettre sous les yeux un état indiquant l'augmentation qu'accuse du chef des appointements et des dépenses casuelles du personnel administratif du budget de certains ministères pour 1913 sur celui de 1912. Je prie la Chambre de vouloir bien me permettre de citer quelques chiffres à ce propos:

Augmentation en 1912-13, par rapport à 1911-12, des dépenses de certains services du chef des appointements et des dépenses casuelles du personnel administratif.	
Bureau de secrétaire du Gouverneur général.....	
Bureau du conseil privé.....	\$5,700 00
Administration de la Justice.....	7,025 00
Ministère de la Milice et de la Défense.....	8,529 16
Secrétariat d'Etat.....	7,200 00
Ministère de l'Intérieur.....	4,487 50
Bureau de l'auditeur général.....	41,137 50
Ministère des Finances.....	7,600 00
" des Douanes.....	500 00
" du Revenu de l'intérieur.....	17,087 50
" de l'Agriculture.....	3,975 00
" de la Marine et des Pêcheries.....	23,725 00
" des Chemins de fer et des Canaux.....	17,950 00
" des Travaux publics.....	9,560 00
" des Mines.....	55,650 00
" des Postes.....	14,003 00
" du Travail.....	87,335 00
" du Commerce.....	7,812 00
Bureau du Haut-commissaire.....	15,112 00
Département des Affaires extérieures.....	1,160 00
" du service de la Marine.....	1,900 00
" des Assurances.....	9,150 00
Départements en général.....	3,700 00
	3,500 00

Cet état fait donc voir que le Gouvernement, au cours des derniers mois, a augmenté de plus de \$300,000 le coût de l'administration civile en ajoutant au personnel, aux appointements et aux dépenses casuelles des divers services administratifs. Au ministère des Postes, l'augmentation est de \$87,335. Voilà qui est vraiment alarmant, et je prévois que sous la direction de son chef actuel, ce ministère ne se retrouvera jamais dans une situation financière aussi brillante que celle qu'il a connue par le passé. A l'avenir, on verra s'accroître très rapidement le coût de l'administration du ministère des Postes.

M. SHARPE (Ontario-nord): A cause du factage rural.

M. MACLEAN (Halifax): Ce service y sera pour quelque chose; mais je remarque que le budget du service postal accuse une augmentation de \$500,000, et je crois bien que le ministre n'aura pas trop de ce demi-million, s'il continue à résilier des contrats régulièrement passés, dans le seul but de permettre à certains de ses amis de se faire adjuger des entreprises à des prix plus élevés.

Un mot maintenant de l'augmentation des dépenses relatives aux travaux publics qu'accuse le budget du prochain exercice. Quand le budget principal des travaux publics fut déposé, il indiquait, par rapport à celui de 1912, que la dépense imputable sur le fonds consolidé serait diminuée de \$40,830, ce dont députés et journaux ministériels se targuaient avec une satisfaction évidente. On avait toujours reproché à ce ministère le chiffre considérable de ses dépenses; aussi a-t-on tenté d'amener le public à voir dans la réduction apparente qu'accusait le budget principal, la preuve que le Gouvernement entendait tenir sa promesse de réduire les dépenses relatives aux travaux publics. Avec le temps, les choses ont changé; le budget supplémentaire que l'on a déposé depuis accuse une augmentation de \$7,733,871.40 de la dépense des travaux publics, imputable sur le revenu, et une augmentation de \$3,147,512.92 de la dépense imputable sur le capital, soit un total de \$10,880,884.31. Ceci porte à plus de \$3,000,000 le chiffre de l'augmentation des dépenses imputables sur le fonds consolidé que l'on projette de faire au cours du prochain exercice.

Je veux mettre sous les yeux de la Chambre un état comparatif, pour 1912 et 1913, des dépenses relatives aux travaux publics et imputables tant sur le revenu que sur le capital:

Etat comparatif pour 1911-12 et 1912-13 des sommes votées pour les travaux publics et imputables sur le revenu et sur le capital (y compris la dépense à compte du

M. MACLEAN (Halifax).

capital du ministère de la Marine et des Pêcheries).		
Travaux publics, revenu (budget principal)...	\$19,614,030	\$14,530,380 00
Travaux publics, revenu (budget supplémentaire)	214,044 43	7,733,371 40
Travaux publics, capital (budg. principal)...	6,416,000 00	7,063,000 00
Travaux publics, capital (budget supplémentaire)...		3,147,512 91
	\$26,244,074 14	\$32,474,264 31
		26,244,074 14

1912-13 sur 1911-12. \$ 6,230,190 17

Autrefois, les dépenses des travaux publics étaient, comme bien d'autres, le point de mire des critiques de nos adversaires. Je m'abstiendrai d'aller puiser dans les discours du ministre du Commerce (M. Foster) une preuve suffisante à confondre le Gouvernement actuel. Je n'aurais qu'à cueillir au hasard parmi les observations que faisait autrefois l'honorable ministre pour faire voir avec quelle force nos adversaires protestaient contre l'accroissement du chiffre des dépenses du ministère des Travaux publics. Ils soutenaient invariablement que ces dépenses se faisaient sans méthode en l'absence de toute commission compétente, et en général, d'une manière peu sage. Je remarque que ces dépenses ne leur causent plus de soucis, et il y a tout lieu de croire que le budget des travaux publics, si considérable qu'il soit, l'eût été encore bien plus si le ministre des Travaux publics et des Finances avaient accédé aux nombreuses demandes qu'on leur a faites.

Si on me le permet, je ferai consigner aux Débats un état des dépenses faites à compte du revenu par le ministère des Travaux publics de 1905 à 1913.

M. L'ORATEUR: Il n'est pas d'usage et, si je ne me trompe, la procédure parlementaire ne permet pas que l'on fasse reproduire dans les Débats quelque état dont il n'a pas été préalablement donné lecture à la Chambre. Il s'agit là, si je me rappelle bien, d'un privilège dont jouit habituellement le ministre des Finances lorsqu'il fait son exposé budgétaire de chaque année, mais l'usage ne va pas plus loin que cela.

M. MACLEAN (Halifax): Je donnerai donc lecture de cet état:

Travaux publics.—Dépenses à compte du revenu:	
1905.	\$6,765,446 01
1906.	7,484,715 72
1907.	5,520,571 42
1908.	8,721,326 98
1909.	12,300,184 05
1910.	7,261,218 22

1911.	8,621,431 25
1912 (jusqu'au 10 mars 1913).. . . .	8,525,253 42
1913 (voté)	22,303,751 40

Je serais curieux de savoir ce que nos adversaires peuvent bien trouver à redire à cette augmentation considérable des dépenses de l'un des services publics, à ces dépenses qui excèdent en aussi forte proportion celles qu'ils dénonçaient autrefois. Mais ce n'est pas tout; les dépenses à compte du capital du ministère des Travaux publics accusent aussi une forte augmentation, ainsi qu'on peut s'en convaincre par les données suivantes:

1905.	\$1,642,042 15
1906	2,359,528 50
1907	1,797,871 16
1908	2,969,049 08
1909	2,832,295 29
1910	4,514,605 59
1911	3,742,717 44
1912 (prévision)	6,753,000 00
1913 (voté)	10,210,512 91

Ainsi, les dépenses à compte du capital et du revenu faites par le ministère des Travaux publics se sont très considérablement accrues au cours de la première session parlementaire du Gouvernement actuel. Ces dépenses excèdent de beaucoup celles des années précédentes. Si ces dernières méritaient d'être dénoncées, comment le Gouvernement actuel s'y prendrait-il pour justifier celles qu'il projette de faire au cours de l'exercice 1912-13?

D'autre part, les dépenses du ministère de la Milice ne laissent pas, elles aussi, de s'accroître d'une façon très sensible. Voici un état des dépenses de ce ministère depuis 1905:

Dépenses de la Milice imputables sur le revenu et sur le capital:	
1905.	\$3,950,664 75
1906.	5,594,000 27
1907.	4,322,320 74
1908.	7,796,087 65
1909	6,464,736 33
1910.	6,979,926 51
1911.	6,868,651 29
1912 (jusqu'au 10 mars 1913).. . . .	6,040,111 99
1913 (voté)	8,874,797 00

La somme votée pour 1913 se chiffre donc à tout près de \$9,000,000. Nombreux sont les ministériels d'aujourd'hui qui, lorsqu'ils siègent du côté de l'opposition, dénonçaient le Gouvernement à cause des dépenses relatives au service de la milice. On peut à bon droit se demander ce qu'ils auront à dire à leurs commettants lorsqu'ils se verront obligés de défendre cette augmentation considérable de la dépense.

De son côté, le ministère des Postes se propose évidemment de ne pas se laisser distancer sous le rapport de la dépense, car les données de deux exercices accusent l'augmentation qui suit:

Ministère des Postes.	
Dépense autorisée en 1911-1912 et 1912-1913.	
1911-1912.	\$ 8,670,830 75
1912-1913.	10,596,287 91

Augmentation de 1913 sur
1912. \$ 1,925,000 00

Soit, en réalité, une augmentation de deux millions. Voilà, pour parler comme fait souvent le ministre du Commerce, un ministère qui va bien!

J'aimerais maintenant à faire quelques observations sur des dépenses d'une autre nature que le Gouvernement a fait autoriser à la présente session soit au moyen de lois, soit de quelque autre manière. Je veux parler des subventions aux provinces du Manitoba et de l'île du Prince-Edouard, de la subvention accordée au chemin de fer de la province d'Ontario, des sommes votées pour l'amélioration des grandes routes, ainsi que des sommes attribuées aux provinces pour venir en aide à l'agriculture. Ces dépenses, je ne les réprouve pas toutes sans restriction. Je dis que l'on n'aurait pas dû s'aventurer en une voie pareille sans avoir les motifs les plus impérieux, non plus qu'avant d'avoir formulé et établi d'une manière définitive le principe d'après lequel la dépense devra être faite. Certaines des dépenses arrêtées par le Gouvernement au cours de la présente session comportent un réel danger pour les finances du pays. Le Gouvernement réussira peut-être à se protéger à l'avenir, peut-être sera-t-il assez heureux pour se tirer de la vilaine position qu'il se crée, mais il n'en est pas moins vrai que jamais, depuis l'établissement de la Confédération, on ne connut de lois plus propres à embarrasser les relations entre les diverses provinces et le Gouvernement fédéral, à rendre les provinces plus jalouses les unes des autres et à compromettre la situation financière du pays que certaines de celles que le Gouvernement a fait voter et que je viens de mentionner.

Prenons la dépense relative aux grandes routes. Appuyer ce projet, c'était se créer de la popularité. A la dernière élection, on l'a fait miroiter aux yeux du peuple. Dans la Nouvelle-Ecosse, on disait aux gens que la province recevrait \$10,000,000 pour améliorer ses routes, et on leur demandait: Que préférez-vous: deux ou trois "Niobés" ou un million de dollars?

Nombreux furent ceux, j'imagine, qui optèrent pour le million; mais celui-ci se fait encore attendre, et je ne crains pas d'affirmer que jamais la Nouvelle-Ecosse n'en verra la couleur.

Quand le projet eut été soumis à la Chambre, j'énonçai l'avis qu'il fallait réfléchir, se consulter et entamer des pourparlers avant de légiférer. Jamais le Parlement ne fut saisi d'un projet de loi d'une nature aussi injustifiable, et en le déposant, le Gouverne-

ment a donné une bien piètre idée de son habileté administrative. J'ai soutenu que le Gouvernement devrait, pendant les vacances, se consulter avec les diverses provinces dans le but d'arrêter avec elles un programme quelconque et, à la prochaine session, déposer un projet de loi reposant sur un principe. A l'heure qu'il est, la loi relative à l'amélioration des grandes routes ne repose sur aucun principe et ne fait guère honneur à la Chambre des communes et au Parlement qui l'ont votée.

Le Gouvernement était peut-être animé des meilleures intentions, je suis même persuadé qu'il s'est efforcé d'élaborer un projet pratique; mais il eût donné une bien plus haute opinion de son habileté en énonçant son projet plus qu'il ne semble l'avoir fait. L'application de cette loi offre des difficultés extrêmes. Hier soir, je demandais au ministre des Chemins de fer s'il était vrai que la dépense se ferait lors même que les législatures provinciales ne voteraient pas de lois pour autoriser le Gouvernement fédéral à pénétrer sur les routes provinciales pour y exécuter les travaux prévus par la loi fédérale, et il me répondit que non. Si la législature de la Nouvelle-Ecosse, a-t-il dit, n'autorisait pas le Gouvernement fédéral à pénétrer sur ses routes, il ne se ferait pas de dépense. Je dis qu'il n'est pas besoin de loi semblable. Les grandes routes de la Nouvelle-Ecosse sont dévolues à la couronne représentée par le Gouvernement fédéral qui peut être autorisé par le Parlement lui-même à dépenser les deniers.

Jetons un coup d'oeil sur la situation. La somme attribuée à la Nouvelle-Ecosse est de \$60,000; avec cela on pourra construire dix ou peut-être vingt-cinq milles de chemin. Est-il juste d'exiger de la province qu'elle autorise le Gouvernement fédéral à pénétrer sur ses grandes routes pour n'y dépenser que \$60,000? Il n'est pas entendu que ce soit là le commencement d'exécution d'un plan pour la construction de routes permanentes. Le Gouvernement n'a pas annoncé que la somme serait plus considérable l'année prochaine. Nous ne savons pas aujourd'hui si ce n'est pas la première et la dernière fois que le Parlement affecte des deniers à cette fin. Bien absurde serait donc la province qui prendrait au sérieux ce projet d'amélioration des grandes routes avant que le Gouvernement ait fait savoir quelles sommes il se propose d'y consacrer et pendant combien d'années il entend poursuivre ses travaux d'amélioration des grandes routes du Canada. Est-il rien d'aussi absurde? On pourrait dépenser 10 millions par année et même davantage sans qu'on s'aperçoive pour ainsi dire de l'amélioration des routes.

En principe, j'approuve le Gouvernement d'aider de ses deniers les provinces à améliorer leurs grandes routes, mais il devrait d'abord entrer en pourparlers avec

M. MACLEAN (Halifax).

les gouvernements provinciaux dans le but d'arrêter un plan quelconque et à moins que cela ne soit fait, je ne vois pas ce que les provinces auraient à gagner, et la situation financière se trouvera gravement compromise par les amis du Gouvernement qui viendront, à différents temps, réclamer de nouvelles subventions.

Je me bornerai à protester contre l'octroi à la province d'Ontario de la somme de \$2,000,000 à titre de subvention à un chemin de fer appartenant au gouvernement provincial et contre l'indemnité que l'on se propose de payer au Gouvernement manitobain pour arrérages du chef des terres et de la dette. Il y a peut-être quelque raison d'accorder ces sommes à ces provinces, mais je crois que le pays, à un moment donné, protestera de quelque manière contre l'empressement peu convenable que le Gouvernement a mis à octroyer des sommes aussi considérables à ces deux provinces dont les gouvernements sont sympathiques au cabinet fédéral, et cela quand il saute aux yeux que les relations politiques qui existent entre eux sont des plus intimes.

M. BLAIN: L'honorable député ne veut-il pas qu'il soit accordé d'aide à la Nouvelle-Ecosse?

M. MACLEAN (Halifax): La province de la Nouvelle-Ecosse saurait, j'imagine, utiliser tout ce que le Gouvernement fédéral pourrait ajouter à sa subvention. Je suis persuadé que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a les titres les plus incontestables à une augmentation d'indemnité. Toutefois, de telles augmentations ne devraient être accordées aux provinces qu'après mûre délibération, que lorsqu'un plan aura été arrêté de concert avec les gouvernements provinciaux. On devrait s'en tenir au plan conçu et formulé par les premiers ministres des diverses provinces à la conférence qu'ils tenaient en cette ville même en 1906, et que les augmentations d'indemnité ne devraient être accordées à ces provinces qu'à la suite de pourparlers entre toutes les provinces et le Gouvernement fédéral.

J'avais un certain nombre d'autres sujets à aborder, mais je vais reprendre ma place afin de donner au ministre des Finances l'occasion de me répondre avant la suspension de la séance, ainsi qu'il m'en a manifesté le désir. Si le Gouvernement est fier de sa manière de gérer les affaires de l'Etat, je suis persuadé qu'il n'en sera pas de même de la majorité de ses amis et partisans, surtout quand ils se rappelleront les protestations qu'ils avaient l'habitude de faire entendre contre l'augmentation toujours grandissante des dépenses sous l'ancien gouvernement. Tous, conservateurs et libéraux, seront complètement désillusionnés quand ils sauront dans quelle mesure les dépenses que l'on se propose de faire

au cours du prochain exercice excèdent celles de l'exercice courant et du précédent.

Si on examine bien le budget déposé cette année, on y découvre ce que le ministre du Commerce avait l'habitude d'appeler les germes de dépenses futures. Je suppose que lorsque ces germes se seront complètement développés, le chiffre des dépenses deviendra encore beaucoup plus alarmant qu'il n'est aujourd'hui. Le pays constatera alors qu'il en coûte bien cher de confier le pouvoir à nos adversaires. Le pays a déjà commencé à payer le prix du changement de maîtres, et l'expérience et l'avenir lui apprendront qu'il devra payer encore beaucoup plus que cela.

M. WHITE (Leeds): Monsieur l'Orateur, je dois remercier l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) d'avoir eu l'obligeance de couper court à ses observations pour me permettre, si c'était possible, de terminer avant la suspension de la séance les quelques remarques que je pourrais avoir à faire. N'étant pas antiquaire, je m'abs tiendrai de suivre mon honorable ami dans la revue qu'il a faite des choses du passé; je ne descendrai pas comme lui dans le tombeau des vieux souvenirs politiques. Je le rejoindrai là où il s'est mis à discuter les choses de notre temps, ou du moins celles d'un passé moins lointain.

Chacun a entendu parler de ce personnage légendaire qui s'était constitué le censeur des torts d'autrui, mais que doivent penser mes honorables amis de la droite en voyant l'honorable député (M. Maclean) poser aujourd'hui aux yeux de la Chambre au champion et à l'apôtre de l'économie? C'est lui, le lieutenant attitré du très honorable chef de l'ancien gouvernement (sir Wilfrid Laurier) qui ose venir nous prêcher l'économie. Qu'en pensent mes honorables amis de la droite? L'honorable député est vraisemblablement de bonne foi —je me plais toujours à croire à sa sincérité—aussi dois-je conclure qu'il s'est converti, qu'un changement s'est opéré en son âme. L'histoire cite certains cas constatés de conversion. John Bunyan était un converti, mais la plus remarquable et la plus soudaine de toutes les conversions fut sans contredit celle de Paul sur le chemin de Damas; une grande lumière la frappa tout à coup, qui le renversa comme mort. Or, il semble qu'une grande lumière éclaire mon honorable ami depuis qu'il occupe un siège de l'autre côté de la Chambre, et qu'il soit devenu partisan de l'économie. A-t-il eu quelque vision, une grande lumière l'a-t-elle aveuglé, s'est-il converti?—c'est ce que j'ignore; mais on pourrait peut-être expliquer autrement l'attitude qu'il prend aujourd'hui. Peut-être a-t-il trouvé ou emprunté certaines lunettes bleues—les lunettes à voir la misère—dont se servait certain homme d'Etat bien connu aux derniers jours qui précédèrent

1896. L'explication n'est pas inadmissible. Ce n'est pas sans quelque surprise que j'entends l'honorable député reprocher au Gouvernement de faire montre de prodigalité dans le budget qu'il a déposé cette année et dont il porte la responsabilité. Je ne sache point que les membres de la gauche se soient plaints de ce que le budget principal de \$149,000,000 soit trop considérable. Loin de là.

Depuis que le budget est déposé, que leur a-t-on entendu répéter sans cesse si ce n'est que cette somme de \$149,000,000 est tout à fait insuffisante? Je ne donnerai pas lecture de la longue liste de plaintes et de demandes formulées par presque chacun des membres de la gauche. Je la tiens à la main; elle couvre quatre ou cinq pages. Comme *Oliver Twist* ils veulent davantage; comme lui aussi ils demandent davantage. Si j'en avais le temps, je parcourrais en entier la liste des demandes qu'ils m'ont adressées; je devrai me borner à n'en signaler que quelques-unes.

Le représentant de Guysborough (M. Sinclair), mon honorable ami de Cap-Breton sud (M. McKenzie) et l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ne trouvent pas, eux, que le budget principal de \$149,000,000 soit excessif; or, que demandent-ils? Que l'Etat achète des embranchements pour les rattacher au réseau de l'Intercolonial. Voici le nom de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), qui n'est pas ici ce soir pour réclamer à grands cris un embranchement sur Hampton et l'attribution de sommes additionnelles au port de Saint-Jean. Les représentants de l'Ouest, qui demandent que le chemin de fer de la baie d'Hudson soit l'objet d'une dépense plus considérable, ne trouvent pas, eux, non plus, que le budget principal de \$149,000,000 soit excessif. Et il en est de même de tout le reste de la liste. Que faut-il donc penser de la logique de mon honorable ami qui accuse aujourd'hui le Gouvernement de gaspillage quand ses collègues de la gauche ne cessent de chanter sur tous les tons, depuis que le budget principal est déposé, non que nous pratiquons le gaspillage, mais que nous ne dépensons pas suffisamment.

Jetons maintenant un coup d'œil sur les choses du présent ou sur celles du passé récent et comparons les dépenses prévues par le budget que nous avons déposé à celles des quelques dernières années. En 1910 nos prédécesseurs déposaient un budget de \$113,000,000 et en 1911, les dépenses se chiffraient à \$135,000,000, accusant une augmentation de \$22,000,000. Et ce sont eux qui se posent aujourd'hui en apôtres de l'économie. Quel fut le chiffre des dépenses en 1912? Nos adversaires déposaient alors un budget principal de \$138,000,000 qui fut suivi d'un budget supplémentaire de \$17,000,000 auquel nous avons dû, pour compléter leur programme, ajouter à peu près \$3,000,000, ce qui portait à \$159,000,000

le chiffre total de la dépense de l'année dernière, accusant ainsi une augmentation de plus de \$24,000,000 sur celle de l'année précédente.

Maintenant, passons au budget de 1912-13. Nous avons soumis un budget supplémentaire s'élevant à un peu plus de \$19,000,000, qui, ajouté au budget principal, s'élevant à \$149,000,000 donne un total de \$169,000,000, soit seulement \$10,000,000 de plus que le montant dépensé durant le dernier exercice. Ces dix millions se comparent avec une augmentation de \$24,000,000 pour l'année précédente et une augmentation de \$22,000,000 pour l'année d'avant cela. Eh bien! quand je considère que ce parti a été éloigné du pouvoir durant une quinzaine d'années, et qu'un bon nombre de circonscriptions s'étaient vu privées, en raison de cela, des travaux publics dont elles avaient besoin, je crois que nous pouvons dire, en empruntant les paroles de Clive, que nous sommes stupéfaits de notre propre modération.

Maintenant, laissez-moi vous dire quelques mots de ce budget de \$169,000,000 dont mon honorable ami a parlé. Mon honorable ami sait fort bien qu'il y a une différence entre les dépenses réelles et celles figurant au budget. Nos dépenses autorisées pour le dernier exercice s'élevaient à \$159,000,000, et durant le présent exercice, expirant aujourd'hui, il aura été en réalité dépensé, d'après notre état estimatif, \$131,000,000. En d'autres termes, sur les \$159,000,000 figurant au budget il y aura une dépense réelle d'un peu plus de \$130,000,000.

Cela se voit presque tous les ans. Chacun sait fort bien en cette Chambre que ce qu'on entend par dépenses réelles est très différent des crédits autorisés par le budget. Mon honorable ami est au courant de cela, mais il voulait que le pays pût être porté à croire que nous sommes engagés à dépenser \$169,000,000 et que nous allons réellement dépenser cela. Bien entendu, c'est là présenter les choses sous un faux jour, et mon honorable ami le sait parfaitement.

Maintenant, nous en arrivons aux subventions de chemins de fer, et mon honorable ami ajoute allègrement toutes les subventions de chemins de fer à notre budget de \$169,000,000. Puis il entasse ensuite là-dessus les garanties et il en arrive à un grand total de plus de \$200,000,000. Pourrait-on trouver vraiment un exposé plus dénué de sincérité.

M. MACLEAN: Je n'ai pas ajouté cela comme dépense mais comme passif.

M. WHITE (Leeds): Mon honorable ami a mentionné cela comme étant une dépense autorisée, mais il ne niera pas que ce qu'il désirait c'était que le pays fût porté à croire que le Gouvernement se trouvait lié à

M. WHITE (Leeds).

cette dépense de \$200,000,000 et dépenserait probablement cette somme. Tout le monde n'est pas versé en loi et ne saisit pas immédiatement la différence entre une dépense autorisée et une dépense réelle. On pourrait croire que des subventions de chemins de fer n'ont jamais encore été proposées, que nous ne faisons que débiter en ce sens et que personne n'en avait encore entendu parler dans le pays. Des subventions de chemins de fer? Je m'attendais à quelque argument de ce genre de la part de mon honorable ami, et je suis allé aux informations. Je vois qu'en 1908, quand le parti de mon honorable ami était au pouvoir, des subventions de chemins de fer furent demandées pour 3,960 milles, ce qui, à \$3,200 par mille, représenterait \$12,672,000, ou à \$6,400 par mille représenterait rien moins que \$25,000,000, et pour les ponts \$600,000. En 1901, des subventions furent demandées pour 3,077 milles, ce qui, à \$3,200 par mille, représenterait \$9,847,000 ou, à \$6,400 par mille, près de \$20,000,000, c'est-à-dire, pour être exact, \$19,695,000. Pour 1912, nous voyons que les subventions de chemins de fer soumises par mon honorable ami s'élevaient réellement à moins qu'en 1910, sous le consulat de Plancus, alors que mon honorable ami le leader de l'opposition, qui se fait aujourd'hui le champion de l'économie, occupait le siège d'honneur à la droite de cette Chambre. Que vient-on nous parler de subventions de chemins de fer? Mon honorable ami est un homme de loi, et il sait ce qu'il y a dans un bill de subventions.

Il sait fort bien, de même que tout autre membre de cette Chambre, qu'il y a là une disposition stipulant que les travaux de vront commencer dans l'intervalle d'une période raisonnable ne dépassant pas quatre ans, absolument comme dans notre propre bill de subventions. Que signifie tout cela? Cela signifie, comme dans le passé, que bon nombre de ces subventions ne seront jamais payées et qu'il en est peu qui seront payées cette année. Mon honorable ami sait fort bien que le montant figurant dans un bill de subventions n'a pas le moindre rapport avec la dépense réelle dans une année particulière, et cependant ce qu'il désire c'est que le pays puisse être porté à croire que nous nous sommes engagés à dépenser quelque chose comme \$20,000,000 ou \$21,000,000 en subventions de chemins de fer et que nous allons probablement dépenser cela cette année. Est-ce là présenter les choses sous leur vrai jour, soit politiquement ou autrement. Est-ce là un exposé loyal de la situation, en ce qui concerne les dépenses auxquelles pourvoit le budget? Pourquoi nous parler de ces subventions? Voyons donc combien mon honorable ami est conséquent, et voyons aussi à quel point ses opinions cadrent avec celles de ses collègues de la gauche. Quelle a été

la subvention la plus considérable cette année? Une subvention de \$12,000 par mille pour le Canadian-Northern-Pacific. Qu'en a pensé mon honorable ami le premier lieutenant du chef de l'opposition (M. Graham)? La seule chose qui l'intéressait, et cela, je crois, fort justement, c'est ce qui avait trait aux tarifs d'entier parcours, et il a dit: Je donnerais encore deux fois plus. Au lieu de \$12,000 par mille, il a dit qu'il était disposé à accorder au ministre le double de cette somme. Pensait-il, quand il s'exprimait ainsi, à réaliser des économies? Quelle est la part de sincérité qu'il convient d'attribuer à ceux qui critiquent sérieusement le budget que nous avons présenté. Mon honorable ami sait fort bien que la plus grande question en ce pays est celle des transports, et nous croyons que notre devoir est de présenter un bill de subventions afin que les chemins de fer puissent être aidés, et que nous puissions ainsi contribuer au développement du Canada.

J'en arrive maintenant à la question des garanties. Mon honorable ami a pris plaisir à ajouter quelques garanties. Je crois qu'il voulait arriver à \$200,000,000, et alors il a cherché comment il pourrait s'y prendre, et il a réussi ainsi que chacun aurait pu le faire. Tout le secret consiste à entasser suffisamment de chiffres, et on peut en arriver ensuite à n'importe quel total. Il suffit d'être fort en arithmétique, et mon honorable ami s'en est assez bien tiré. Il dit que nous avons donné une garantie de \$5,000,000 au Canada-Northern pour sa ligne à partir d'un point à 150 milles à l'ouest d'Edmonton jusqu'à Summit.

M. MACLEAN: Je n'ai pas ajouté cela.

M. WHITE: Vous en êtes-vous abstenu? Laissez-moi féliciter mon honorable ami. Il a certainement mentionné la garantie de \$5,000,000. Quel a été le père, l'auteur, le créateur et le fondateur des garanties en ce pays? Eh mais, n'est-ce pas le très honorable leader de l'opposition, dont mon honorable ami est le lieutenant attitré? Qu'a-t-il été donné en garanties? Laissez-moi en considérer quelques-unes. En premier lieu, en 1903, nos adversaires ont garanti pour environ £2,000,000 des obligations du Nord-Canadien. En 1908, ils en ont garanti encore pour £1,600,000. Le Canadian Northern Alberta vient ensuite avec £647,000, et l'année dernière ils ont mis le comble en garantissant un montant de \$35,000,000 entre Port-Arthur et Montréal. Et cependant, on trouve à redire à la garantie de \$5,000,000 accordée cette année.

Que devons-nous penser de cela et comment la pratique cadre-t-elle avec leur profession de foi en ce cas particulier? Ce sont là des questions que la Chambre posera certainement, et les professions de foi de mon honorable ami doivent être jugées par la conduite de son parti alors qu'il était

au pouvoir. Prenons maintenant le Grand-Tronc-Pacifique. Quel a été le montant total de la garantie accordée par mes honorables amis de la gauche au Grand-Tronc-Pacifique, quand ils étaient au pouvoir, pour la section des prairies et pour la section des montagnes? Rien moins que £14,000,000, soit \$70,000,000 donnés de gaité de cœur par ces honorables messieurs au Grand-Tronc-Pacifique. C'est là le parti qui trouve à redire, entre autres choses, à la petite garantie de \$5,000,000 que nous avons accordée.

M. MACLEAN: Je n'ai pas dit une seule parole de blâme.

M. WHITE: Alors peut-être mon honorable ami n'aurait-il pas dû en parler, parce que je ne suppose pas qu'il ait voulu nous être utile. Je le répète, la garantie accordée au Grand-Tronc-Pacifique s'est élevée à \$70,000,000. Sur la section des prairies, il y a une garantie jusqu'à concurrence de \$13,000 par mille; et sur la section des montagnes, bien que le montant primitif eût été fixé à \$30,000 par mille, les derniers chiffres que j'ai vus portent cet état estimatif à \$65,000 par mille, et nous garantissons les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence des trois-quarts, c'est-à-dire 75 p. 100 de cette somme énorme, quelle qu'elle puisse être. Notre garantie va certainement s'élever à \$50,000 par mille pour la section des montagnes.

Fait-on acte de justice à notre égard quand on trouve ainsi à redire à la petite garantie que nous avons accordée cette année afin d'aider un chemin de fer transcontinental à partir d'un point à 150 milles à l'ouest d'Edmonton jusqu'à la frontière de la Colombie-Anglaise? Nous n'aidons ce chemin de fer que par notre crédit, et je ne crois pas que nous soyons jamais appelés verser le montant de cette garantie.

Maintenant, comment en arrivons-nous à parfaire ce total de \$169,000,000 dans notre budget et notre budget supplémentaire pour 1912 et 1913? Je ne considérerai que quelques-uns des articles les plus considérables. Mon honorable ami n'a pas mentionné l'un des plus gros crédits, \$25,000,000 pour le chemin de fer Transcontinental national. Qui est responsable de cela? Combien supposez-vous que nous avons dépensé à venir jusqu'à présent pour ce Transcontinental national? Rien moins que \$120,000,000 en chiffres ronds. A combien estimait-on le coût de ce chemin, quand ces honorables messieurs étaient au pouvoir? Mon prédécesseur, qui était un homme très habile, M. Fielding, a estimé cela avec intérêt à \$60,000,000. S'il n'avait dû en coûter que \$60,000,000, les travaux seraient terminés depuis longtemps. Mais nous avons déjà dépensé pour cela près de \$120,-

000,000, et autant que je puis voir il faudra encore dépenser en plus \$80,000,000. Je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre puisse sérieusement prétendre que la division de l'est du Transcontinental va nous coûter un seul dollar moins que \$200,000,000. Il nous faudra donc contribuer \$25,000,000 pour cela cette année, et \$25,000,000 par année durant quelques années encore. Nous avons hérité de l'entreprise, et il n'y a aucun doute qu'il nous faut la terminer.

Puis il y a encore "l'appoint". Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) sait mieux que tout autre membre de cette Chambre ce qu'il faut entendre par ce mot "appoint". Il a attiré là-dessus l'attention dans le temps où l'entreprise a été adjugée, mais on ne tint pas compte de son avis, et qu'est-il arrivé? Il nous a fallu porter à un compte spécial pour l'exercice 1911-12 rien moins que \$5,000,000 à titre d'appoint. Je crois que mon honorable ami aurait pu dire que c'était là un poupon plutôt embarrassant à nous mettre sur les bras.

Nous avons dû en prendre soin et je crains que le poupon ne devienne un poupon de \$10,000,000 avant que nous nous tirions d'affaires. Nous en prendrons bien soin; cependant, nous n'aimons pas qu'on nous tienne responsables de ce poupon parce qu'il ne nous appartient pas.

Que dire du pont de Québec. Dans le budget principal figure une somme de \$3,000,000 pour cette entreprise. A qui la faute? Je n'aime pas à en parler autrement qu'avec gravité à cause de la calamité qui a causé tant de pertes de vie. Néanmoins, l'écroulement de ce pont fait supposer qu'il y a eu négligence quelque part. Il a fait perdre au pays cinq à six millions de dollars, outre le coût d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent. Ce sont là des legs de l'ancien Gouvernement. Ne croit-on pas qu'on devrait nous en tenir compte? Mon honorable ami veut rejeter tout le blâme sur nous; nous acceptons la part de responsabilité qui nous revient; mais lorsque nous échoïent en partage de tels legs de l'ancien Gouvernement, celui-ci devrait, il me semble, assumer sa part de responsabilité à l'égard de ces dépenses qui lui sont directement attribuables.

Examinons maintenant quelques-uns des chapitres de la dépense nouvelle dont nous sommes responsables. Le malheur des députés de la gauche c'est qu'ils croient que le pays s'est arrêté net le 24 septembre dernier. Ils pensent que le pays est mort parce que l'ancien Gouvernement n'est plus; cependant, le pays n'a jamais été plus vivant qu'aujourd'hui; jamais il n'a été plus prospère.

Le ministère actuel faillirait à son devoir d'une façon insigne s'il cessait de faire

M. WHITE (Leeds).

face à l'énorme accroissement de la dépense que le pays exigera pendant des années encore. Nous donnons aux provinces des subventions se chiffrant pour \$500,000 pour favoriser l'agriculture. Je me demande ce que les provinces penseront de la conduite des membres de la gauche qui nous reprochent cet acte ouvertement et implicitement. Nous accordons aux provinces des subventions s'élevant à \$1,000,000 pour l'établissement et l'amélioration des grandes routes. Bien que l'honorable député n'approuve pas cette dépense et qu'une autre Chambre puisse blâmer cet emploi d'un million de dollars, la population canadienne l'approuve, et je me fais fort de dire que mon honorable ami s'en apercevra en temps et lieu.

Nous avons mis \$1,000,000 de côté pour la construction d'édifices administratifs à Ottawa. Personne ne trouvera sérieusement à redire à cette dépense. Nul n'ignore que nous manquons d'espace et que nous devons construire des édifices en prévision de l'avenir comme pour les besoins présents. Nous avons aussi attribué \$1,000,000 à la construction d'un édifice fédéral à Londres, afin que ce grand pays y soit dignement représenté; cela est aussi de la prévoyance.

Vient ensuite le chemin de fer de la baie d'Hudson. En accusant le ministère d'extravagance, l'honorable député nous blâme implicitement parce que nous nous proposons de dépenser \$3,000,000 pour la construction de cette voie ferrée. Il ne le dit pas en propres termes. Il se déclarerait probablement en faveur de cette entreprise, et j'admettrai que c'est là le sentiment qui l'anime. Je veux lui rendre justice. Pour faire face aux exigences des travaux publics que j'ai énumérés, il nous faut dépenser de l'argent. On ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs et on ne saurait construire des chemins de fer sans déboursier de l'argent. On croirait que cela saute aux yeux; cependant mon honorable ami semble penser que nous devons accomplir ces choses sans porter la dépense à un chiffre plus élevé que celui de l'an dernier.

Je parlerai maintenant d'autres améliorations publiques. Mon collègue, le ministre du Commerce, demande l'ouverture d'un crédit de \$1,500,000 pour la construction, l'achat ou la location d'élévateurs de tête de ligne aux termes de la loi des grains qu'il a déposée à cette session. Y a-t-il un député de la gauche qui fera une faute grave au Gouvernement d'avoir tenté de remédier à la situation qui règne dans l'Ouest en fournissant des facilités d'entrepôt? Pourtant, ce sont là quelques-uns des objets pour lesquels la gauche nous reproche de grossir la dépense. Nous mettons aussi de côté \$250,000 pour le canal Welland et \$100,000 pour la rivière des Français.

M. DEVLIN: Lorsque le ministre déclare que le Gouvernement pourvoit aux travaux de la rivière des Français, veut-il dire qu'il commence à construire le canal de la baie Georgienne?

M. WHITE (Leeds): Ces paroles ont exactement le sens qu'elles comportent. Nous avons ouvert un crédit de \$100,000 pour les améliorations de la rivière des Français. C'est tout ce que cela veut dire.

M. DEVLIN: Puis-je demander au ministre si cela veut dire que le Gouvernement commence à construire le canal de la baie Georgienne?

M. WHITE (Leeds): A n'en pas douter, le ministre des Chemins de fer pourra répondre à l'honorable député, car cette entreprise relève de son département. Le crédit de \$100,000 inscrit dans le budget est destiné aux améliorations de la rivière des Français. L'honorable député a probablement pris connaissance de la réponse du premier ministre à une délégation, à savoir, que le Gouvernement étudierait de son mieux la question de ces grands canaux afin de la résoudre sagement et pour le plus grand bien du pays et que, une fois arrivé à cette conclusion, il déciderait ce qu'il y a à faire.

Nous avons aussi ouvert d'autres crédits: \$1,500,000 pour l'immigration; \$4,000,000 pour l'Intercolonial; \$3,500,000 pour les canaux; \$1,000,000 pour les ports de Port-Arthur et de Fort-William, \$1,000,000 pour les ports de Victoria et de Vancouver. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que nous parons aux besoins à venir. Nous entreprenons d'exécuter dans ces ports des améliorations fort nécessaires afin d'être en mesure de faire face aux besoins du transport, de l'expédition du grain et de la manutention de la marchandise pendant les années à venir.

Le pays approuvera-t-il ces crédits? Indubitablement, mais il n'approuvera pas la conduite des députés qui nous reprochent d'entreprendre ces travaux.

Que dire des allocations au Manitoba, allocations qu'on a critiquées. A cet égard, nous plaçons le Manitoba sur le même pied que les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, ce qui n'est qu'un acte de justice. Par arrangement, nous remontons à 1908 et cet arrangement ne fait que rendre justice au Manitoba, car d'après tous les principes du droit et de l'équité, cette province aurait dû recevoir une subvention plus forte depuis 1905.

Occupons-nous de l'île du Prince-Edouard. Bien qu'il soit originaire des Provinces maritimes, mon honorable ami paraît croire que la petite province ne devrait pas recevoir d'aide. S'il y a un Benjamin dans la famille des provinces, c'est certainement l'île du Prince-Edouard. Elle est la petite dernière, le bébé de la Confédération et

nous voulons tous nous montrer justes envers le bébé. Mon honorable ami se plaint des \$100,000 ajoutés à la subvention de l'île du Prince-Edouard. Il porte les mêmes verres qu'avant 1896. Il ne peut pas voir ces questions avec des verres blancs, il les regarde à travers des verres bleus. Cela me convainc que l'opposition a entrepris un siège de vingt ans. Elle renonce au projet d'emporter d'assaut la citadelle et elle a entrepris un long siège.

Voilà quel est aujourd'hui la position de nos amis de la gauche.

En terminant, j'ajouterai un mot, si on me le permet. Je dirai, ayant conscience de ma responsabilité comme ministre des Finances, que le public approuvera la dépense de fortes sommes pour les travaux publics pourvu que les fonds soient employés avec économie et probité. Je dirai que la pire politique que le pays pourrait adopter serait la parcimonie et l'économie à seule fin de ménager. Le Canada deviendra l'une des nations les plus peuplées de l'univers et ce, probablement, du vivant de ceux qui m'écoutent.

Je prévois qu'un jour la population du Canada sera aussi nombreuse que la population de la Grande-Bretagne. Notre population augmente à raison de mille par jour et nous devons être prévoyants; nous devons exécuter ces améliorations si nécessaires de ses installations terminales et de nos grands ports, améliorer nos ports et préparer et anticiper l'avenir. Nous devons avoir de la clairvoyance, nous conduire en hommes d'Etat et faire les dépenses qui sont dans l'intérêt public. Je dis donc que le public nous donnera son appui à l'égard de toutes les dépenses nécessaires pour améliorer les ouvrages publics de ce pays, pourvu que ces dépenses soient faites avec économie et probité.

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

Reprise de la séance.

M. L'ORATEUR: La Chambre est-elle d'avis d'adopter la motion?

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité général.)

M. BORDEN propose au comité de lever la séance, de rendre compte de l'état de la question et de demander à siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

Un message est reçu du Sénat informant cette Chambre que, pour les raisons suivantes, entre autres, le Sénat maintient le quatrième amendement fait par lui au bill (77) tendant à encourager et à favoriser l'amélioration des grandes routes:

1. Parce que le droit que possède le Sénat, de modifier un bill n'est pas amoindri par

suite des procédures qui ont eu lieu lors des différentes phases par lesquelles le bill a passé dans la Chambre des communes;

2. Parce que les amendements faits par le Sénat à l'article trois du bill et qui ont été agréés par la Chambre des communes prescrivent que l'octroi en faveur de l'amélioration des grandes routes sera versé aux diverses provinces du Canada, au lieu de l'être à quelque province en particulier, tel que décrété par l'article dans sa teneur première; et le paragraphe 2, proposé par le Sénat, indique le principe rationnel d'après lequel ces paiements devraient être faits;

3. Parce que le mode de distribution déterminé par ledit quatrième amendement est celui que les membres de l'administration du jour dans le Sénat et la Chambre des communes ont déclaré avoir en vue, et a été de fait adopté dans les crédits supplémentaires pour le prochain exercice financier;

4. Parce que le bill tend à établir certaines dispositions permanentes à l'égard de l'aide à donner à la construction et à l'amélioration des grandes routes dans les diverses provinces; et il n'est que raisonnable d'assurer par une disposition de la loi la permanence du principe d'une répartition égale d'après le chiffre de la population, principe reconnu par l'administration du jour, attendu qu'autrement, si ce principe était mis de côté plus tard, il ne resterait au Sénat d'autre alternative que de rejeter la loi de finance.

5. Parce que, si le principe d'après lequel la répartition de l'octroi en question est rendu permanent par une disposition de la loi, la tâche de déterminer les différents item à inscrire dans le bill des subsides sera simplifiée; et

6. Parce que l'administration du jour, en adoptant le principe dudit quatrième amendement pour l'année financière prochaine, a indiqué qu'il n'était ni inutile ni peu désirable.

Et aussi, que le Sénat maintient son septième amendement pour, entre autres, les raisons suivantes:

1. Parce que l'article 6 du bill donne au ministre, le pouvoir d'entreprendre la construction ou l'amélioration des grandes routes dans toute province quelconque, ce qui serait en contravention de la lettre et de l'esprit de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et de la pratique uniforme sous le régime de cet acte, et qu'on n'a donné aucun motif d'y contrevenir.

2. Parce que ledit amendement affirme, de fait, qu'il n'est pas désirable que le ministre ou le Gouvernement du Canada usurpe les droits et fonctions des administrations provinciales en ce qui concerne la construction et l'entretien des grandes routes et des ports.

3. Parce que ledit amendement n'empêchera pas indûment l'administration de poursuivre son programme et d'appliquer les fonds insérés dans le budget pour cet objet; les articles précédents du bill contenant des dispositions suffisantes pour assurer la coopération des gouvernements fédéral et provinciaux.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. MIDDLEBRO présente le 5e rapport du comité des comptes publics et propose qu'il soit reçu.

M. L'ORATEUR : Le dépôt d'un rapport équivaut à sa réception.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'une astérisque.)

M. BORDEN : Ce matin, certaines questions ont été réservées vu l'absence inévitable du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Si le très honorable chef de l'opposition y consent, nous reviendrons à ces questions.

COUT ESTIMATIF DU TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM demande :

Relativement à l'état contenu dans le compte rendu officiel des Débats de la Chambre, portant la signature de M. MacPherson, adjoint de l'ingénieur en chef du Transcontinental, daté du 21 février 1911, donnant, pour le coût total estimatif du chemin de fer, le chiffre de \$145,339,700; et à l'état contenu dans le compte rendu officiel des Débats (colonne 3187, Débats de 1912), portant la signature de Gordon Grant, ingénieur en chef, donnant pour le même coût total le chiffre de \$171,726,000—

A quels item, respectivement, se rattache l'augmentation du coût, et à quelle cause, en chaque cas, faut-il attribuer ladite augmentation?

M. COCHRANE : Les renseignements ci-joints ont été obtenus de la commission du chemin de fer Transcontinental-national :

COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

Bureau du Président,

Ottawa, 28 mars 1912.

A l'hon. F. Cochrane, C.P.,

Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur Cochrane,—M. MacPherson a appelé mon attention sur le "Hansard" du 21 du courant qui renferme les observations de l'honorable M. Graham comprenant l'estimation du coût du Transcontinental faite en 1910—dont M. McPherson est censé être l'auteur—à l'estimation faite en 1911, portant la signature de M. Grant, que je vous ai remise. Je vous ai transmis sous ce pli une copie de la lettre, datée du mois de mai 1910, de la lettre adressée par l'honorable M. Graham, en ce temps-là ministre des Chemins de fer et des Canaux, à M. Grant pour lui demander de préparer une estimation exacte du coût du Transcontinental, lorsqu'il sera achevé, et de lui fournir un état mensuel indiquant comment les faits justifient l'estimation, ainsi qu'une copie de la lettre, datée du 18 de novembre 1910, adressée aux commissaires par M. Grant, en réponse à cette demande de M. Graham, lettre dans laquelle il fixe à \$143,762,000 le coût total, y compris certains item.

Je mets aussi sous ce pli une copie au papier carbone d'un état, daté du 28 novembre 1910, signé par M. Gordon Grant, s'élevant à \$149,700,000, et M. McPherson m'apprend que cette somme a été réduite d'après l'ordre formel du président, ce qui a donné une estimation de \$145,339,700, datée du 18 janvier 1911,

dont j'inclus aussi une copie au papier carbone.

M. McPherson m'apprend que, le mois suivant (février), en l'absence de M. Graham et conformément à la demande d'un état mensuel par M. Graham, il a signé cet état mensuel s'élevant à \$145,339,700, dont une copie au papier carbone est incluse, ainsi qu'une copie au papier carbone de l'estimation de mars 1911, signée par M. Grant, s'élevant au même chiffre, et je remarque que tous les états mensuels subséquents ont été faits par M. Grant comme d'habitude.

D'après les renseignements donnés plus haut, il saute aux yeux, que l'estimation n'avait pas été préparée par M. McPherson, mais par M. Grant, et que M. McPherson n'a signé les variations mensuelles de cette estimation qu'en l'absence de l'ingénieur en chef et pour se rendre au désir du ministre.

Il semble que M. Graham s'est servi de cette copie signée par M. McPherson parce que, lorsqu'il a préparé son exposé annuel, il s'est trouvé que c'était la dernière estimation reçue; par conséquent, cela a plutôt été une coïncidence qu'autre chose.

Recevez mes salutations empressées,

(Signé) R. W. LEONARD.

M. GRAHAM—jeudi prochain—Question au ministère:—

Relativement à l'état contenu dans le rapport officiel des Débats de la Chambre, portant la signature de D. McPherson, adjoint de l'ingénieur en chef du Transcontinental, daté du 21 février 1911, donnant, pour le coût estimatif du chemin de fer, le chiffre de \$145,339,700; et à l'état contenu dans le rapport officiel des Débats (colonne 3187, Débats de 1912), portant la signature de Gordon Grant, ingénieur en chef, donnant pour le même coût total le chiffre de \$171,726,000—

A quels item, respectivement, se rattache l'augmentation du coût, et à quelle cause, en chaque cas, faut-il attribuer ladite augmentation?

Réponse:

L'estimation mentionnée plus haut, signée par D. McPherson, au chiffre de \$145,339,700 a été préparée au moins à l'aide des renseignements qu'on pouvait se procurer en ce temps-là.

L'écart entre les deux estimations est de \$26,386,300 et s'explique de la manière suivante:

Nivellement.	
Estimation de janvier 1912.. . . .	\$109,879,000
Estimation d'août 1910.. . . .	97,352,200

Différence.. . . . \$ 12,526,800

Raison de l'écart:

L'augmentation provient surtout de la revision des estimations relatives aux entreprises 13, 16 et 17 pour lesquelles on avait auparavant accepté les prix d'adjudication. Les chiffres concernant ces entreprises et les autres ont depuis été corrigés par les ingénieurs divisionnaires, en se basant sur les renseignements complémentaires obtenus grâce à de nouvelles recherches et aux excavations.

Droit de passage et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,196,000
Estimation d'août 1910.. . . .	3,540,000

Différence.. . . . \$ 656,000

Raison de l'écart:

L'augmentation de cet item provient du règlement du prix d'achat du droit de passage et des indemnités pour tort causé aux propriétés par la construction de la ligne, et du fait que, en certains endroits, le terrain a acquis une plus-value plus forte qu'on ne l'avait prévu.

Rails et éclisses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$13,000,000
Estimation d'août 1910.. . . .	12,572,000

Différence.. . . . \$ 628,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de ce qu'on a compris dans la nouvelle estimation les cours de la tête de ligne de Moncton, qui n'étaient pas comprises dans l'estimation précédente, et de l'augmentation des voies dans d'autres cours et du coût des matériaux de la voie.

Bâtiments.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,957,000
Estimation d'août 1910.. . . .	4,309,000

Différence.. . . . \$ 648,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la connaissance claire du genre et du nombre des bâtiments nécessaires. Lors de la préparation de l'estimation précédente, on ne connaissait ni le genre ni le nombre des bâtiments.

Superstructure en acier des ponts.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$6,054,000
Estimation d'août 1910.. . . .	5,585,000

Différence.. . . . \$ 469,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la construction de ponts à double voie, aux environs de Winnipeg, au lieu de ponts à voie simple, qui avaient précédemment fait l'objet de l'estimation, et du coût plus élevé de la superstructure des ponts.

Etudes sur les terrains et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,170,000
------------------------------------	-------------

Estimation d'août 1910.. . . .	4,013,000
--------------------------------	-----------

Différence.. . . . \$ 157,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la rectification du tracé de la ligne pour les entreprises 12 et 13.

Travaux de génie et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$11,532,000
Estimation d'août 1910.. . . .	7,110,500

Différence.. . . . \$ 4,422,500

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de ce qu'on a calculé que les travaux sur le terrain dureraient plus longtemps afin de régler les différends, des frais d'enquête et des frais causés par les procès probables.

La dépense estimation ne représentera que 6:7 p. 100 du coût total, chiffre qui n'est pas élevé.

Ateliers de Springfield (Winnipeg).

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,238,000
Estimation d'août 1910.. . . .	3,645,000

Différence.. . . . \$ 593,000

Raisons de l'écart:—

L'augmentation provient de ce que la fondation des usines et des machines devra

être plus profonde et plus large qu'on ne s'y attendait lors de la préparation de l'estimation précédente, et de nouveaux travaux par les usines.

Service projeté de bacs à Québec.

Estimation de janvier 1912 \$650,000
Estimation d'août 1910

Différence \$650,000

Raison de l'écart:

En août 1910 des commissaires n'ont pas tenu compte du service de bacs transbordeurs à Québec. Installations terminales de Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.
Estimation de janvier 1912 \$9,600,000
Estimation d'août 1910 4,938,000

Différence \$5,162,000

Raison de l'écart:—

L'augmentation provient d'une estimation plus exacte du coût des usines à locomotives et à wagons et de l'incertitude quant au coût actuel du droit de passage dont il faut tenir compte.

Loyer des installations terminales en commun à Winnipeg.

Estimation de janvier 1912 \$250,000
Estimation d'août 1910 200,000

Différence \$ 50,000

L'augmentation a pour but de tenir compte du temps probablement plus long pendant lequel il faudra payer ce loyer, un sus de la durée fixée dans l'estimation précédente.

Au siège de l'entreprise.—Salaires et dépenses.
Estimation de janvier 1912 \$3,000,000
Estimation d'août 1910 2,575,000

Différence \$ 425,000

Raison de l'écart:

Plus longue durée estimative des services du personnel à cause des frais d'enquête et des procès qui pourraient survenir; les commis chargés de préparer les comptes définitifs devront être retenus et leur nombre devra probablement être augmenté. Cette estimation, qui ne représente que 1.7 p. 100 du coût total n'est pas excessive.

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Ottawa, 22 mars 1912.

Commission du Transcontinental,
Ottawa (Ont.), 19 novembre 1910.

Messieurs,—En mai dernier, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux m'a adressé la lettre suivante: (copie de sa lettre ci-jointe).

Conformément à ces instructions, j'ai fait préparer une estimation par les ingénieurs de district, à l'aide des informations que leur ont fournies les ingénieurs ordinaires et divisionnaires.

Cette estimation a depuis été revue et corrigée par l'ingénieur inspecteur Macfarlane, surtout en ce qui a trait à cette partie de la ligne qui n'est pas encore en construction.

D'après cette estimation, vous verrez que le coût total probable de la ligne est de \$143,762,000.

Cette somme ne comprend pas:

Les usines à wagons de Springfield.

Les installations terminales de Moncton.

Les installations terminales de Québec.

Les ateliers de Québec.

Le loyer des installations terminales de Winnipeg.

Pour me rendre au désir du ministre, j'ai aussi fait préparer le premier état mensuel indiquant comment les faits justifient cette estimation. Cet état est pour le mois de septembre dernier, et il en recevra un de mois en mois au cours des travaux.

J'inclus en duplicata l'estimation et l'état mensuel, afin que vous puissiez en transmettre une copie au ministre.

Votre tout dévoué,

(Signé): GORDON GRANT,

Ingénieur en chef.

Cabinet du ministre des Chemins de fer et des Canaux,

Ottawa, 16 mai 1910.

Cher monsieur,—Vous avez probablement pris connaissance et entendu parler de la discussion concernant le coût probable du Transcontinental de Moncton à Winnipeg. Je crois que les travaux sont maintenant assez avancés pour que nous puissions avoir une estimation exacte du coût de chaque division, vu que toute l'entreprise est adjugée et que les travaux de certaines divisions seront bientôt achevés. Les brigades d'arpenteurs de chaque division doivent être en état de nous fournir une estimation qui servira de base à nos calculs. Je voudrais obtenir cette estimation préparée sur le terrain et ensuite un état mensuel m'indiquant comment les faits la justifient.

Recevez mes salutations empressées,

(Signé): GEO. P. GRAHAM.

M. Gordon Grant, A.C.,

Ingénieur en chef,

Commission du Transcontinental,
Ottawa.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—DIVISION
DE L'EST.

RAPPORT indiquant le travail accompli jusqu'au 30 septembre 1910 et estimation du
coût de l'achèvement.

SOMMAIRE.

Item.	Valeur de l'entreprise jusqu'au 30 sept. 1910.	Coût des travaux requis pour achever l'entreprise.	Estimation totale du coût de l'entreprise.
	\$	\$	\$
Nivellement d'après contrat, y compris le déblaiement, les excavations, les ponceaux, l'infrastructure des ponts, la pose des rails, le terrassement, les traverses, les signaux, les appareils pour conjugaison d'aiguilles, les lignes télégraphiques, les clôtures, l'approvisionnement d'eau, les balances, les chevalets provisoires, et les travaux de surcroît, ainsi que les réservoirs, les pompes et le sous-œuvre du viaduc du Cap Rouge.....	65,664,800	36,583,200	102,248,000
Droit de passage et dépenses.....	1,566,400	1,973,600	3,540,000
Rails et éclisse, y compris les pointes de cœur, les aiguilles et les croisements en diagonale.....	8,227,000	4,345,000	12,572,000
Bâtiments, y compris les gares, les remises aux outils et les abris des cantonniers, et les bâtiments des têtes de ligne..	616,500	3,692,500	4,309,000
Superstructure en acier des ponts, y compris les tabliers.....	2,805,200	2,154,800	4,960,000
Etudes sur les travaux et dépenses.....	3,976,300	36,700	4,013,000
Travaux de génie et dépenses.....	3,804,400	3,395,600	7,200,000
Ateliers de Springfield—Usines à locomotive, machines et outillage, y compris l'approvisionnement d'eau, les canaux d'égoût et l'éclairage.....	534,000	1,811,000	2,345,000
Au siège de l'entreprise—Salaires et dépenses.....	87,194,600	53,992,400	141,187,000
	1,524,200	1,050,800	2,575,000
Total.....	88,718,800	55,043,200	143,762,000

Les item suivants pour lesquels il n'y a pas eu d'estimation ne sont pas inclus :

Installations terminales à Moncton.
Installations terminales à Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.
Loyers d'installations terminales dans la ville de Winnipeg.

Les estimations suivantes ne sont pas incluses :

Usines à wagons de Springfield.....	\$ 750,000
Outillage des usines	250,000
Tuyaux et canalisations à Springfield.....	112,000
	\$1,112,000

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Ottawa, 10 novembre 1910.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—DIVISION
DE L'EST.

RAPPORT indiquant le travail accompli jusqu'au 30 novembre 1910 estimation du coût de l'achèvement.

SOMMAIRE.

Item.	Valeur de l'entreprise jusqu'au 31 oct. 1910.	Coût des travaux requis pour achever l'entreprise.	Estimation totale du coût de l'entreprise.
	\$	\$	\$
Nivellement, d'après contrat, y compris le déblaiement, les excavations, les ponceaux, l'infrastructure des ponts, la pose des rails, le terrassement, les traverses, les signaux, les appareils pour conjugaison d'aiguilles, les lignes télégraphiques, les clôtures, l'approvisionnement d'eau, les balances, les chevalets provisoires et les travaux de surcroît, ainsi que les réservoirs, les pompes et le sous-œuvre du viaduc du cap Rouge.....	67,351,400	34,896,600	102,248,000
Droit de passage et dépenses.....	1,599,100	1,940,900	3,540,000
Rails et éclisses, y compris les pointes de cœur, les aiguilles et les croisements en diagonale.....	8,360,500	4,211,500	12,572,000
Bâtiments, y compris les gares, les remises aux outils et les abris aux cantonniers, et les bâtiments des têtes de ligne.....	627,200	3,681,800	4,309,000
Superstructure en acier des ponts, y compris les tabliers.....	2,951,500	2,008,500	4,960,000
Etudes sur le terrain et dépenses.....	3,977,400	35,600	4,013,000
Travaux de génie et dépenses.....	3,597,800	3,602,200	7,200,000
Ateliers de springfield—			
Usines à locomotives, machines et outillage, y compris l'approvisionnement d'eau, des canaux d'égout et d'éclairage.....	917,000	1,428,000	2,345,000
Usines à wagons, machines et outillage.....	Aucune.	1,300,000	1,300,000
Installations terminales à Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.....	19,000	4,419,000	4,438,000
Loyers des installations terminales en commun à Winnipeg....	100,600	99,400	200,000
Au siège de l'entreprise—Salaires et dépenses.....	1,553,300	1,021,700	2,575,000
Total.....	91,054,800	58,645,200	149,700,000

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Ottawa, 28 novembre 1910.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—DIVISION
DE L'EST.

RAPPORT indiquant le travail accompli jusqu'au 31 octobre 1910, et estimation du coût de l'achèvement.

SOMMAIRE.

Item.	Valeur de l'entreprise jusqu'au 30 nov. 1911.	Coût des travaux requis pour achever l'entreprise.	Estimation totale du coût de l'entreprise.
	\$	\$	\$
Nivellement, d'après contrat, y compris le déblaiement, les excavations, les ponceaux, l'infrastructure des ponts, la pose des rails, le terrassement, les traverses, les signaux, les appareils pour conjugaison d'aiguilles, les lignes télégraphiques, les clôtures, l'approvisionnement d'eau, les balances, les chevalets provisoirs, et les travaux de surcroît, ainsi que les réservoirs, les pompes et le sous-œuvre du viaduc du cap Rouge.....	68,274,900	29,077,300	97,352,200
Droit de passage et dépenses.....	1,626,600	1,913,400	3,540,000
Rails et éclisses, y compris les pointes de cœur, les aiguilles et les croisements en diagonale.....	8,493,400	4,078,600	12,572,000
Bâtiments, y compris les gares, les remises aux outils et les abris des cantonniers, et les bâtiments des têtes de ligne.....	664,500	3,644,800	4,309,000
Superstructure en acier des ponts, y compris les tabliers.....	3,124,000	2,461,000	5,585,000
Études sur le terrain et dépenses.....	3,978,400	34,600	4,013,000
Travaux de génie et dépenses.....	4,257,000	2,853,500	7,110,500
Ateliers de Springfield— Usines à locomotives, machines et outillage, y compris l'approvisionnement d'eau, les canaux d'égout et l'éclairage.....	1,017,800	1,327,200	2,345,000
Usines à wagons, machines et outillage.....	Aucune.	1,300,000	1,300,000
Installations terminales à Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.....	19,000	4,419,000	4,438,000
Loyers des installations terminales en commun à Winnipeg...	102,800	97,200	200,000
Au siège de l'entreprise—Salaires et dépenses.....	1,585,100	989,900	2,575,000
Total.....	93,143,200	52,196,500	145,339,700

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Ottawa, 18 janvier 1911.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—DIVISION
DE L'EST.

RAPPORT indiquant le travail accompli jusqu'au 31 décembre 1910 et estimation du
coût de l'achèvement.

SOMMAIRE.

Item.	Valeur de l'entreprise jusqu'au 31 déc. 1910.	Coût des tra- vaux requis pour achever l'entreprise.	Estimation totale du coût de l'entreprise.
	\$	\$	\$
Nivellement, d'après contrat, y compris le déblaiement, les excavations, les ponceaux, l'infrastructure des ponts, la pose des rails, le terrassement, les traverses, les signaux, les appareils pour conjugaison d'aiguilles, les lignes télégraphiques, les clôtures, l'approvisionnement d'eau, les balances, les chevalets provisoires, et les travaux de surcroît, ainsi que les réservoirs, les pompes et le sous-œuvre du viaduc du cap Rouge.....	69,176,400	28,175,800	97,352,200
Droit de passage et dépenses.....	1,629,900	1,910,100	3,540,000
Rails et éclisses, y compris les pointes de cœur, les aiguilles et les croisements en diagonale.....	8,534,900	4,037,100	12,572,000
Bâtiments, y compris les gares, les remises aux outils et les abris des cantonniers, et les bâtiments des têtes de ligne..	664,800	3,644,200	4,309,000
Superstructure en acier des ponts, y compris les tabliers.....	3,342,100	2,242,900	5,585,000
Etudes sur le terrain et dépenses.	3,987,000	26,000	4,013,000
Travaux de génie et dépenses.....	4,398,500	2,712,000	7,110,500
Ateliers de Springfield— Usines à locomotives, machines et outillage, y compris l'approvisionnement d'eau, les canaux d'égout et l'éclairage.....	1,117,800	1,227,200	2,345,000
Usines à wagons, machines et outillage.....	Aucune.	1,300,000	1,300,000
Installations terminales à Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.....	19,000	4,419,000	4,438,000
Loyers des installations terminales en commun à Winnipeg..	105,000	95,000	200,000
Au siège de l'entreprise—Salaires et dépenses.....	1,605,100	969,900	2,575,000
Total.....	94,580,500	50,759,200	145,339,700

D. MACPHERSON,
Adjoint de l'ingénieur en chef.

Ottawa, 21 février 1911.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—DIVISION
DE L'EST.

RAPPORT indiquant le travail accompli jusqu'au 31 janvier 1911 et estimation du coût
de l'achèvement.

SOMMAIRE.

Item.	Valeur de l'entreprise jusqu'au 31 jan. 1910.	Coût des travaux requis pour achever l'entreprise.	Estimation totale du coût de l'entreprise.
	\$	\$	\$
Nivellement d'après contrat, y compris le déblaiement, les excavations, les ponceaux, l'infrastructure des ponts, la pose des rails, le terrassement, les traverses, les signaux, les appareils pour conjugaison d'aiguilles, les lignes télégraphiques, les clôtures, l'approvisionnement d'eau, les balances, les chevalets provisoires, et les travaux de surcroît, ainsi que les réservoirs, les pompes et le sous-cœuvre du viaduc du cap Rouge.....	69,742,700	27,608,500	97,352,200
Droit de passage et dépenses.....	1,635,700	1,904,300	3,540,000
Rails et éclisses, y compris les pointes de cœur, les aiguilles et les croisements en diagonale.....	8,655,300	3,916,700	12,572,000
Bâtiments, y compris les gares, les remises aux outils et les abris aux cantonniers, et les bâtiments des têtes de ligne..	680,800	3,628,200	4,309,000
Superstructure en acier des ponts, y compris les tabliers.....	3,451,800	2,133,200	5,585,000
Études sur le terrain et dépenses.....	3,987,900	25,100	4,013,000
Travaux de génie et dépenses.....	4,516,500	2,594,000	7,110,500
Ateliers de Springfield :			
Usines à locomotives, machines et outillage, y compris l'approvisionnement d'eau, les canaux d'égout et l'éclairage.....	1,166,300	1,178,700	2,345,000
Usines à wagons, machines et outillage.....	Aucune.	1,300,000	1,300,000
Installations terminales à Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.....	19,000	4,419,000	4,438,000
Loyers des installations terminales en commun à Winnipeg....	107,200	92,860	200,000
Au siège de l'entreprise—Salaires et dépenses.....	1,639,200	935,800	2,575,000
Total.....	95,603,400	49,736,300	145,339,700

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Ottawa, 10 mars 1911.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—
BUREAU A MONCTON.

*M. EMMERSON demande :

1. Est-ce qu'il y a eu deux séries de soumissions demandées par le département des Chemins de fer et Canaux pour la fourniture et l'installation d'un appareil de chauffage et d'un appareil de ventilation dans l'aile nouvelle de l'édifice des bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B.? Dans l'affirmative, à quelles dates respectives ces soumissions devaient-elles être reçues?

2. Quels sont les soumissionnaires qui ont répondu à la première demande, et quel était le chiffre de chaque soumission?

3. A-t-on accepté la plus basse ou l'une quelconque des soumissions? Si non, pour quelle raison?

4. La " Sumner Company ", de Moncton, a-t-elle soumissionné à cette occasion, et quel était le chiffre de sa soumission?

5. Un protêt a-t-il été reçu venant de ladite compagnie à l'encontre de l'acceptation de quelque soumission que ce fût? S'il en est ainsi, quelles raisons ont été données à l'appui de ce protêt?

6. S'il y a eu une objection de la nature susdite, ou si quelque communication a été reçue, est-ce par télégramme ou par lettre?

7. Quels particuliers, firmes ou corporations ont soumissionné lors de la deuxième demande de soumissions, et quels étaient les chiffres des soumissions de la seconde série?

8. Quelle soumission a été acceptée, et quel en était le chiffre?

9. Un contrat a-t-il été passé avec le soumissionnaire au plus bas prix, et quel a été le chiffre du contrat?

10. Le contrat a-t-il été exécuté, et des réclamations pour ouvrages additionnels ont-elles été produites? Si oui, quel était le chiffre de telles réclamations?

11. Des sommes ont-elles été payées en solde de telles réclamations? Dans l'affirmative, quel en est le montant total?

M. COCHRANE:

1. Des soumissions ont été demandées pour un appareil de chauffage et de ventilation combinés, et son installation dans la nouvelle aile des bureaux du chemin de fer à Moncton. Les soumissions ont été demandées le 6 octobre, recevables à Ottawa le 25 octobre 1911.

2. Voyez le tableau ci-annexé.

3. Aucune soumission n'a été acceptée. Pas deux soumissions n'offraient le même système, et l'on a jugé à propos de ne faire poser qu'un appareil de chauffage à eau chaude.

4. Oui. Réponse par n° 2.

5. Non.

6. Non.

7.

The Garth Co., Montréal... ..\$ 8,800

James Ballantyne, Montréal... .. 8,000

T. Lessard & Sons, Ltd., Montréal 7,000

Sumner & Co., Moncton (U.-B.)... .. 5,899

P. Campbell & Co., Saint-Jean... .. 6,687

Thompson & Sutherland, Ltd., New-

Glasgow... .. 6,975

Rhodes, Curry & Co., Amherst... .. 7,775

8.

Sumner & Co., Moncton (N.-B.) ..\$ 5,899

9. Un contrat a été préparé et une copie en a été envoyée à Somner & Cie pour exécution.

10. Les travaux sont en marche.

11. Non.

SOUMISSIONS offrant de fournir et poser un appareil satisfaisant de chauffage et de ventilation dans la nouvelle aile des Bureaux Généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B. Les soumissions furent demandées par circulaire, et devaient être rendues à Ottawa le 25 octobre 1911.

Nom et adresse.	Prix global.	Appareil de chauffage et installation.	Prix global.	Appareil de ventilation.
	\$		\$	
1. Garth Company, Montréal.	7,041	<i>Proposition A 1.</i> Installer deux chaudières en fer C pour eau chaude, capacité 4,000 pds carrés chaque, etc.	6,061	Ventilation de la nouvelle aile des bureaux généraux. Un éventail de 50 pieds $\frac{3}{4}$ pc., entouré.
"	8,483	<i>Proposition A 2.</i> Même que la précédente, mais nous poserons deux réchauds au lieu de fournaies à eau chaude avec les accessoires. La vapeur étant fournie à l'édifice par le chemin de fer.		Un serpentín à refroidir de 17,000 pieds (tuyau d'un pouce).
"	3,135	Si le chemin de fer décide de chauffer à la vapeur l'ancienne partie de l'édifice, nous installerons deux réchauds avec accessoires comme dans la proposition A 2.		Un serpentín de 17,000 pieds (tuyau d'un pouce) à réchauffer.
"	3,913	Dans la partie neuve de l'édifice un appareil de chauffage à vapeur à deux tuyaux, renvoyant la vapeur par gravité et un receveur à la maison des machines pour la vapeur condensée.		Un purificateur d'air d'une capacité de 12,000 pieds cubes.
2. Summer & Co., Moncton, N.-B.	3,350	<i>Proposition A 1.</i> Pour installer dans la nouvelle aile un appareil de chauffage à vapeur à basse pression Vacuum. Cet appareil comprendra deux fournaies Gurney "Bright Idea" — "Viking" — "Ideal" — chaudières en fer forgé pouvant développer 6,700 pieds carrés de chaleur et distribuer 4,000 pieds carrés dans tout l'édifice.	4,900	Un moteur électrique de cinq forces. Tuyaux en fer galvanisé. Registres et clés mis en place aux raccordements des serpentins à refroidir et à réchauffer, etc.
"	300	<i>Extra.</i> Modification de ces chaudières de manière à pouvoir substituer le chauffage à gaz naturel au chauffage au charbon.		<i>Appareil de ventilation n° 1.</i> Dans la proposition A 1 et A 2 nous fournirons tous les matériaux et poserons l'appareil de ventilation dans la nouvelle aile. La vapeur sera fournie par les entrepreneurs à l'aide de chaudières dans le soubassement du nouvel édifice.
"	3,400	<i>Proposition A 2.</i> Poserons dans la nouvelle aile un appareil de chauffage à vapeur à basse pression Vacuum; le dit appareil devant consister en 4,000 pieds carrés de radiation distribués dans tout l'édifice. La vapeur devra être fournie dans les bureaux généraux par le département des chemins de fer à une pression de 15 liv. sur le registre là où le tuyaux principal à vapeur entrera dans l'édifice.	4,600	<i>Ventilation n° 2.</i> Même appareil que pour le n° 1, mais sans chaudière dans le soubassement, le département des chemins de fer devant fournir la vapeur au mur principal de l'édifice à une pression de 15 liv. et un maximum de 25 forces.
"	5,000	Pour installation d'un appareil de chauffage à vapeur à basse pression Vacuum dans l'ancien édifice en utilisant la vapeur fournie par le département des chemins de fer au mur de l'édifice. Pour autres détails, garantie, etc., voir soumission.		Pour autres détails, garantie, etc., voir soumission.

SOUSSIONS offrant de fournir et poser un appareil satisfaisant de chauffage, etc.—*Fin.*

Noms et adresse.	Prix global.	Appareils de chauffage et installation.	Prix global.	Appareil de ventilation.
	\$		\$	
3. H.G.Gagen & Co., Moncton, N. B.		<p><i>Proposition A. 1.</i> Fournirons et poserons un appareil de chauffage à vapeur à basse pression, consistant en deux chaudières combinées, pouvant réchauffer 7,000 pieds carrés de surface, reliées de telle façon que l'on pourra s'en servir séparément ou ensemble, et fournirons et poserons un appareil de ventilation suivant les descriptions données dans la soumission pour la somme de \$8,577.00 (chauffage et ventilation) en employant le Webster Modulation System, \$8,490 (pour chauffage et ventilation)</p> <p><i>Proposition A. 2.</i> Fournirons et poserons dans les différentes chambres et bureaux, 50 calorifères ayant une capacité totale de 4,700 pieds carrés. Installerons aussi un appareil de ventilation tel que décrit dans la proposition A. 1. pour \$7,702 (chauffage et ventilation) avec le Webster Modulation System \$7,755 (chauffage et ventilation), Pour plus amples détails, etc., voir soumission.</p>		
4. McKinley & Northwood, Ottawa, Ont.		<p><i>Proposition No. 1. Chauffage et ventilation</i> d'après les plans et cahiers des charges ci-inclus (le chauffeur à eau chaude pour la somme de \$12,000 (chauffage et ventilation).</p> <p><i>Proposition No. 2.</i> Au cas où la vapeur serait fournie par la maison des machines, poserons l'appareil de chauffage et ventilation complet, conformément aux plans et cahiers des charges (le réchaud excepté) pour la somme de \$10,175.</p>		
5. T. Lessard & Fils, Montréal, Qué.	6,900	<i>Proposition No. 1.</i> Pour chauffer la nouvelle aile avec deux "Gurney" carrés et calorifères complets, conformément aux plans et cahiers des charges ci-joints.	5,475	Appareil de ventilation conformément à nos bleus et cahiers des charges ci-joints.
	8,600	<i>Proposition No. 2.</i> Chauffer la nouvelle aile avec deux "Gurney" carrés et deux réchauds No. 4, cap. 25,000 pieds linéaires de tuyau d'un pouce. Ces deux réchauds seront reliés aux deux "Gurney" de façon à pouvoir chauffer les réchauds ou les chaudières séparément.	2,970	Appareil de ventilation d'après les plans ci-joints.

6. Robb Engineering Company, Amherst, N.-E. Incapable pour le présent d'entreprendre ces travaux.
7. Warden King, Limited, Montréal. Pas en état de soumissionner.
8. The Gurney Massey Company, Limited, Montréal. Ne soumissionnent pas.
9. James Ballantyne, Montréal. Ne peut soumissionner, trop de besogne dans le moment.
10. The Bennett & Wright Company, Toronto. Ne peut soumissionner, trop de besogne dans le moment.
11. The Guimont Heater Injector Company, Limited, Montréal. Soumission reçue le 1er novembre 1911, à 11.30 a.m. \$12,960 pour l'installation complète de chauffage, suivant les cahiers des charges.

M. WHITE (Renfrew) demande :

1. Quel volume d'eau (en pieds cubes par seconde) est tiré à présent du lac Érié pendant la navigation a) pour l'exploitation du canal Welland, et b) pour autres fins?

2. Si le projet d'agrandissement du canal Welland ou de construction d'un nouveau canal est adopté et si les travaux sont construits conformément à ce projet, quel volume d'eau (en pieds cubes par seconde) devra être tiré du lac Érié pendant la saison de navigation a) pour l'exploitation du canal Welland et b) pour toutes autres fins?

3. Quel effet la diversion d'un volume d'eau additionnel pour les besoins du canal Welland aura-t-elle sur les arrangements ou droits internationaux au sujet du volume d'eau dans la rivière Niagara?

4. Comment la diversion du volume d'eau additionnel projeté pour les besoins du canal Welland affectera-t-elle le status du Canada et des intérêts canadiens à l'égard de toute opposition à l'agrandissement du canal de drainage de Chicago ou de toutes réclamations qui pourraient en aucun temps à l'avenir se produire en rapport avec ce projet?

M. COCHRANE :

1. Environ 1,850 pieds cubes par seconde.
2. Environ 1,850 pieds cubes par seconde.
3. Aucun.
4. Même réponse que le n° 3.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— CLOTURE NOUVELLE.

M. BOULAY demande :

1. Quel est le nombre de perches de clôture neuve construites en 1911 sur la division de Campbellton à Sainte-Flavie?

2. Quel montant de gages a été payé aux ouvriers qui ont construit cette clôture? Ou combien la construction de cette clôture a-t-elle coûté par perche?

M. COCHRANE :

1. 2,713 perches.
 2. Salaires payés aux ouvriers, \$976.68.
- Prix de revient par perche, .73 cents et demi.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— TAUX DE TRANSPORT DU POISSON.

M. VERVILLE demande :

1. Quel est le prix, par 100 livres, imposé par l'Intercolonial pour le transport du poisson frais de Halifax à Montréal, par chargement entier ou partiel de wagon, respectivement?

2. Quelle aide est donnée par le département de la Marine et des Pêcheries pour transport du poisson frais sur l'Intercolonial?

M. COCHRANE :

1. 26 cents par cent livres, pour wagons complets, d'Halifax à Montréal. Moins qu'un chargement complet, 35 cents par cent livres.

2. Le département de la Marine et des Pêcheries donne aux expéditeurs l'assurance qu'un wagon froid sera mis à leur disposition un jour par semaine entre Ha-

lifax et Montréal, et un aussi à Mulgrave. Ce département garantit aux chemins de fer que ses recettes sur ces transports représenteront au moins les deux tiers de 20,000 livres à 26 cents par cent livres pour les wagons complets; il assume la responsabilité d'un tiers des dépenses ordinaires de messageries, sur toutes les expéditions de poisson des ports de l'Atlantique jusqu'aux gares de chemins de fer dans Québec ou Ontario.

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC DU CANADA.

M. BORDEN propose que le règlement concernant les bills privés soit suspendu, et que la Chambre se mette à l'étude des bills privés.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité pour la discussion du bill (n° 130) relatif à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

M. LANCASTER : Il est bien difficile de savoir exactement ce que dans l'intérêt du peuple on doit faire au sujet de ce bill. Après avoir entendu l'honorable ministre du Travail hier, je n'ai aucun respect pour les auteurs de ce bill; mais nous devons nous demander quels sont les intérêts du peuple en cette matière, et quand je dis le peuple, je veux dire toute la population du Canada. Je n'oublie pas les ouvriers dont le ministre du Travail a si bien parlé hier, et j'approuve entièrement ce qu'il a dit. Ces ouvriers méritent d'être écoutés, cependant je regrette beaucoup de ne pouvoir demander à cette Chambre de repousser ce bill. Modifié, comme il l'a été, il est moins dangereux aujourd'hui qu'il l'était lorsqu'il nous est venu du Sénat; il offre certains avantages à la population, en ce sens qu'il permettra à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc d'obtenir l'argent nécessaire pour améliorer son chemin et donner un meilleur service. Si j'avais le consentement unanime de la Chambre, et personne n'invoque le règlement contre moi, je proposerais un amendement, mais je crains, Monsieur l'Orateur, que vous ne déclariez cet amendement irrégulier, parce que je n'en ai pas donné avis, mais afin qu'on le connaisse j'en donnerai lecture, et je le proposerai s'il est régulier :

Dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont accordés par ce bill, la compagnie sera soumise à toute loi qui sera votée à l'avenir par ce Parlement en vue d'obtenir que les ouvriers et les employés d'une compagnie de chemin de fer soient traités avec justice.

Je regrette de dire que ce chemin de fer est à peu près le seul chemin de fer que je connaisse dans le monde civilisé, au sujet duquel il soit nécessaire de faire une loi aussi sévère pour lui faire comprendre

que le peuple de ce pays a des droits, et que les employés de ce chemin de fer ont des droits tout comme les compagnies de chemin de fer. La convention dont le ministre du Travail nous a donné lecture hier établit clairement et distinctement que cette compagnie de chemin de fer, représentée par M. C. M. Hays, a délibérément manqué à sa parole envers ses employés. Ces employés n'ont aucun remède, n'ont aucun appel à moins de s'adresser à ce parlement, ils n'ont pas de protecteur, personne qui puisse faire quelque chose pour eux, excepté les représentants du peuple dans cette Chambre. Je suis dégoûté, pour ne pas employer un mot plus dur, des paroles de M. Hays, lorsqu'il a dit qu'il ne comprenait pas la portée de la convention qu'il avait signée.

Depuis trente-cinq ans que j'étudie et exerce le droit, j'ai vu des centaines de cultivateurs et autres plaideurs qui pouvaient, avec raison, dire qu'ils n'avaient pas compris les marchés qu'ils avaient signés avec le Grand-Tronc, mais que le juge ne débouta pas moins de leurs poursuites en leur disant: "Vous devez comprendre les marchés que vous signez; vous êtes supposés les comprendre." Mais voici un homme qui touche \$75,000 de traitement par année et qui a l'audace, l'effronterie sans pareille, pour ne pas employer un terme plus fort, d'obliger le ministre du Travail à dire au Parlement du Canada qu'il n'a pas compris la portée du marché qu'il a fait avec les pauvres ouvriers qui travaillaient pour lui, et qu'on devrait l'exempter de l'exécution de ce marché, parce qu'il n'en connaissait pas la portée. Si je voyais jour, sans faire nuire aux facilités de transport dont le peuple se sert, car chacun sait que le chemin de fer du Grand-Tronc a besoin de réparations et qu'il lui faut de l'argent pour améliorer son réseau par tout le pays; si je pouvais dis-je, sans causer de tort à la population, empêcher ce bill d'être adopté, je parlerais jusqu'à minuit ce soir et toute la journée du lundi pour empêcher son adoption, mais le pays a besoin que le Grand-Tronc améliore son réseau. Je ne vois pas que nous puissions faire autre chose que d'ajouter à ce bill une clause comme celle que je propose. Elle aurait peut-être l'effet de montrer à M. Hays qu'il doit traiter ses employés avec respect et justice, tout comme il veut être traité lui-même.

Je crois avoir le droit de demander à tous les membres de cette Chambre, dans l'intérêt de la justice et de l'équité et dans le but de ne pas empêcher cette compagnie d'améliorer son chemin ainsi qu'elle dit vouloir le faire, d'ajouter, si l'on adopte ce bill, un amendement dans le genre de celui que je soumets. Je n'ai que du mépris pour le gérant général du Grand-Tronc, qui n'a pas honte de dire qu'il est, en premier lieu, si peu intelligent pour ne pas comprendre le marché qu'il a signé, et,

M. LANCASTER.

en second lieu, pas assez honnête pour le tenir, s'il peut y échapper. Mais sans perdre mon temps à argumenter cette question, je demande le consentement unanime de la Chambre en faveur de cet amendement.

J'ai pour principe d'observer le règlement de la Chambre. Ce règlement est fait dans un bon but et permet d'expédier les affaires d'une bonne façon. A moins que la Chambre n'y consente unanimement, je ne discuterai pas si mon amendement est régulier. Mais vu les circonstances toutes particulières actuelles, vu que nonobstant la déclaration du ministre du Travail, que la compagnie insiste auprès de l'honorable député qui, avec raison, s'est fait le parrain de ce bill, pour qu'il en presse l'adoption, je crois que cette Chambre devrait y ajouter un amendement comme celui que je propose. De cette façon, lorsque l'on apportera à la voie des chemins de fer le changement indiqué par le ministre du Travail à l'effet de placer, ainsi qu'il l'a dit, ces compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission des chemins de fer au sujet de tels marchés, cette compagnie ne pourra pas dire que cette loi, qui a été passée dans les dernières heures de la session de 1912, n'est pas soumise à la loi générale.

Voilà pourquoi je demande à cette Chambre de dire que toute loi qu'elle passera maintenant sera subordonnée à l'amendement à la loi des chemins de fer dont l'honorable ministre du Travail a parlé.

L'argent que la compagnie du Grand-Tronc nous demande permission de dépenser sera dépensé en grande partie parmi les ouvriers. Elle devrait avoir confiance dans le tribunal que le Parlement établira pour régler ces différends et donner justice aux ouvriers, ce que la compagnie n'a pas fait dans le cas actuel, ainsi qu'il a été clairement démontré. Et si elle ne peut pas consentir à se soumettre à ce contrôle, elle trouvera quelqu'un, et je serai celui-là au cas de besoin, qui proposera un amendement au code criminel, disant que lorsque M. Hays, ou toute autre personne commettra un déni de justice comme celui qui a été commis à l'égard de ces ouvriers, il sera justiciable d'un autre tribunal que celui de la commission des chemins de fer, et sera traité d'une toute autre manière que la Commission des chemins de fer traite ceux qui viennent devant elle. En fait, il sera exposé à être traité comme un homme qui a commis une fraude en affaires; l'amendement dira que les chefs des compagnies de chemins de fer seront emprisonnés s'ils ne remplissent pas leur devoir honnêtement et n'accomplissent pas les promesses qu'ils ont faites. Je demande le consentement unanime de la Chambre en faveur de l'amendement que je propose.

M. WILCOX: J'apprends que mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Curry), qui

est chargé de ce bill, sympathise avec les ouvriers, et qu'il n'a consenti à être le parrain de ce bill que parce qu'il est nécessaire qu'il y en ait un.

La question ayant été portée devant le comité des chemins de fer, celui-ci décida de ne pas rejeter le bill, mais à une condition, c'est que le représentant du Grand-Tronc aurait une entrevue avec les membres du cabinet et conviendrait de conditions aux termes desquelles les hommes qui n'avaient pas été repris par la compagnie, bien qu'ils y eussent droit, seraient repris, et que, dans le cas où cet arrangement ne serait pas conclu avec les représentants du ministère, l'adhèvement réglementaire du bill ne serait pas poursuivi en cette Chambre. Je crois savoir qu'aucun tel arrangement n'a été conclu. Dès lors, si le Parlement canadien adopte le présent bill dans les conditions actuelles, il agira en contravention directe à la décision du comité des chemins de fer à cet égard. Les représentants des employés qui avaient conclu un arrangement avec la compagnie le 31 juillet 1910, avaient, si je ne me trompe, la garantie de deux ministres de la couronne que cette convention serait exécutée à la lettre. A la page 6216 du compte rendu des débats de 1910-1911 le ministre du Travail d'alors donnant à la Chambre son interprétation des mots "aussitôt que possible" contenus dans la convention, s'exprimait en ces termes:

Ils dirent (parlant des hommes):

Nous accepterons votre première, pourvu que sir Frederick et M. King, soient satisfaits du sens que vous donnez aux mots "aussitôt que possible."

Sir FREDERICK BORDEN: Précisément.

L'hon. M. KING: Le ministre de la Milice est ici et il dira, je crois, que j'ai raison.

(Sir FREDERICK BORDEN: Absolument.

L'hon. M. KING: En d'autres termes ce soir-là les deux parties en étaient arrivées à un accord. La seule question à déterminer était de savoir ce que voulait dire "aussitôt que possible". Au dire des employés, peu les importait que les mots fussent là ou fussent biffés, du moment qu'il leur serait donné quelque assurance de l'interprétation que l'on y attacherait. Ils allèrent jusqu'à dire: Vous n'aurez qu'à satisfaire sir Frederick Borden et M. King, et cela nous tiendra lieu de garantie. Ce n'était pas le Gouvernement qui, pour les employés faisait un accord; mais c'était la compagnie cherchant à s'entendre avec ses employés par une convention dont les clauses seraient couchées en blanc et en noir. Nous devions simplement, sir Frederick Borden et moi, être les témoins de l'interprétation que l'on entendait donner à certaine clause particulière. C'est comme témoins que nous en parlons aujourd'hui. Mais M. Hays refusa samedi soir de préciser le sens de ces mots et, à cause de cela, la grève a duré deux jours de plus. Ça été mardi seulement que nous avons pu obtenir de M. Hays quelque chose de défini.

Certains députés de la gauche prétendent qu'il aurait fallu user de notre autorité. Ne l'avons-nous pas fait? Je vais dire à la Cham-

bre en quel sens nous avons usé de notre autorité.

Ils allèrent jusqu'à dire:

Satisfaites sir Frederick Borden et M. King à cet égard et nous accepterons cela comme une assurance.

A la suite de cette entrevue une assurance fut donnée aux hommes, et M. King, alors ministre du Travail adressa le télégramme suivant à M. Murdock:

A. J. Murdock,
Vice-président, B. et R. T.,
Hôtel Grand Union,
Montréal (P.Q.).

M. Hays vient de nous donner à Borden et à moi sa parole que d'ici à trois mois les grévistes seraient repris et, dans le même temps, remis à leur ancienne place. Par grévistes, nous comprenons tous les employés dont il s'agit dans l'accord signé des deux parties. Conformément à notre entente avec vous, je compte sur une dépêche immédiate m'apprenant que la grève est déclarée avoir pris fin. Je confirmerai la présente sous ma propre signature.

MACKENZIE KING,
Ministre du Travail.

Ainsi donc, monsieur le président, les hommes requèrent l'assurance du ministre du Travail, que l'arrangement qui avait été conclu stipulant que les hommes seraient repris le plus tôt possible recevrait son exécution, et que l'interprétation à faire des mots "aussitôt que possible", c'était dans les 90 jours. Les hommes se disaient qu'ils avaient la garantie du Parlement canadien que les stipulations de cet arrangement seraient observées, et qu'ils seraient réintégrés dans leurs emplois suivant la déclaration du ministre du Travail d'alors et de sir Frederick Borden. Le marché, si clairement expliqué hier soir par mon honorable ami le ministre du Travail (M. Crothers), n'a pas reçu son exécution. Dans la ville de Windsor aucun des hommes n'a été repris. J'ai à la main une liste des hommes établis à Windsor qui sont toujours sans emploi; la voici:

1. Godfrey Jackson, 114 Goyeau à Windsor, chef de train.
2. John Forbes, Windsor, chef de train.
3. Murdock McKenzie, Windsor, chef de train.
4. John Whittaker, proposé aux bagages, Windsor.
5. Jerry Griffin, chef de train, Windsor.
6. Samuel Ryckman, chef de train, Windsor.
7. Salem Smith, chef de train de voyageurs, Windsor.
8. John Merritt, chef de train, Windsor.
9. Edwin Palmer, chef de train, Windsor.
10. Alfred Etaples, chef de train, Windsor.
11. R. Bailey, serre-frein, Windsor.
12. Wm Zimmermann, serre-frein, Windsor.
13. Frank Chilecotte, manœuvre, Windsor.
14. W. Bareford, manœuvre, Windsor.

Le cas de chacun de ces hommes qui avaient pris part à la grève a fait l'objet d'une enquête par le juge Barron, et Son

Honneur a conclu en faveur de leur réintégration. On m'informe que, à l'égard de certains cas, Son Honneur écrivit une lettre privée à M. Hays signalant au président de la compagnie du Grand-Tronc l'injustice résultant du refus de réintégrer ces hommes dans leurs emplois antérieurs, comme ils y avaient droit. Etant donnée l'attitude prise par les représentants de l'ancien gouvernement, les hommes se rendant compte que le marché conclu était revêtu de la sanction du gouvernement canadien, avec tout son prestige et son pouvoir, il semble raisonnable d'assumer, que, dans les conditions actuelles, notre Parlement, appelé à se prononcer sur la question, va voir à ce que justice soit rendue aux hommes qui n'ont pas encore été repris et qui, aux termes de l'arrangement, ont droit à certains égards. Je ne suis pas aussi parfaitement sûr, d'après les faits qui sont en ma possession, que l'ex-ministre des Travaux publics fût bien sincère au cours des négociations dont j'ai parlé. La tournure qu'ont prise les choses m'a paru assez singulière, monsieur le président, considérant que les hommes avaient plusieurs mois durant, par l'entremise de leurs représentants, été en négociations avec les représentants de la compagnie du Grand-Tronc en vue de l'adoption de conditions du type réglementaire et conformes à celles régissant les rapports de la compagnie du Pacifique-Canadien et d'autres compagnies canadiennes de chemin de fer avec leurs hommes. Les hommes prirent tous les moyens raisonnables à leur disposition pour provoquer un arrangement satisfaisant entre eux et la compagnie, mais sans succès. Le seul recours qui leur restait c'était la grève, et le 18 juillet 1910, ils se mirent en grève. Il m'a paru singulier que le 20 juillet le département de l'Immigration ait émis les instructions suivantes à ses agents:

20 juillet 1910.

Monsieur,—Par suite de la grande rareté d'ouvriers de chemin de fer, il a été décidé d'admettre, sauf les Asiatiques et indépendamment de toute condition pécuniaire ou de trajet direct, tous ouvriers terrassiers qui sont mentalement, moralement et physiquement qualifiés, disposés à travailler et à qui des entrepreneurs de chemin de fer ou des compagnies de chemin de fer garantissent de l'ouvrage.

Cela signifie qu'il y a lieu de se relâcher de la rigueur des décrets numéros 920 et 924 C.P., et que les ouvriers de chemin de fer doivent être traités à peu près comme les ouvriers agricoles l'ont été jusqu'ici. Veuillez accuser réception et vous gouverner en conséquence jusqu'à ordre contraire.

(Signé): E. B. ROBERTSON.

Pour le surintendant de l'immigration.

Cette communication fut transmise au principal inspecteur de l'immigration à Windsor, et le 30 juillet, 1910, la réponse suivante fut reçue au département:

M. WILCOX.

Windsor (Ont.), 30 juillet 1910.

Monsieur W. D. Scott,
Surintendant de l'immigration,
Ottawa (Ont.),

Cher monsieur,—Reçu votre lettre en date du 20 courant, au sujet des décrets numéros 920 et 924 C.P., relativement aux terrassiers sur les chemins de fer. Je me gouvernerai en conséquence jusqu'à nouvel ordre.

Votre, etc.,

(Signé): THOMAS BRIAN,
Inspecteur d'immigration.

Windsor (Ont.).

Il est donc établi qu'on s'est relâché de la rigueur des lois réglementant l'immigration étrangère pour permettre aux manœuvres débarquant au Canada de prendre la place des employés qui attendaient que la compagnie leur rendît justice. Dans ces circonstances, il me semble que le Parlement canadien a droit de prendre certaines mesures pour la réparation de l'injustice commise au détriment des hommes qui devaient être repris aux termes de cette convention. Il est exorbitant, semble-t-il, que le président de cette compagnie puisse violer un arrangement qu'il a conclu avec les représentants des hommes.

M. LANCASTER: A propos des lois régissant l'immigration, que pense l'honorable député de l'idée de déporter M. Hays comme peu désirable?

M. WILCOX: L'idée a du bon. Certes il me paraît exorbitant que M. Hays, président d'une grande compagnie puisse violer les stipulations d'un marché conclu entre les hommes et la compagnie, qu'il puisse se moquer du rapport du juge chargé d'instruire la cause, et dire dans les mots de sir Alexander Selkirk:

I am monarch of all I survey,
My right there is none to dispute.

... enfin qu'il n'y ait aucune puissance au Canada qui puisse le contraindre. Etant donné le caractère arbitraire des règlements de cette compagnie, notre Parlement devrait prendre des mesures pour le règlement effectif de cette difficulté.

M. CLARKE (Wellington-nord): Représentant d'une circonscription comme Wellington-nord, qui est desservie presque entièrement par le réseau du Grand-Tronc, et demeurant comme je le fais à un point divisionnaire sur ce qu'on appelle des embranchements, je sens qu'il est de mon devoir de dire quelques mots sur ce bill. Je ne m'oppose pas à ce qu'il soit adopté sous sa forme actuelle. Je conçois qu'il serait très injuste d'en entraver la délibération, et je suis persuadé que chacun se rend compte qu'il est de l'intérêt de notre pays de coopérer dans toute la mesure possible avec nos grandes compagnies de transport. Toute la question paraît se ramener à ceci: devons-nous refuser de voter ce montant à la compagnie du Grand-Tronc pour la sim-

ple raison qu'elle n'a pas rempli les conditions de son marché conclu avec les hommes d'équipe et chefs de train lors de la grève en juillet 1910. Heureusement, dans notre ville, nous n'avons pas eu à délier les cordons de la bourse, nous n'avons pas été dans le cas d'appeler les miliciens sous les armes, bien que nous ayons là plusieurs centaines d'employés de chemins de fer établis sur les lieux et qui tous étaient en grève. Nous avons été plus favorisés que les habitants de la circonscription de Brockville. Mais, je dois dire que je considère le traitement dont les hommes ont été l'objet à la suite du règlement de la grève comme très injuste et fâcheux. Comme je l'ai dit, notre ligne est classée parmi les embranchements, mais le mouvement des trains à notre station est formidable. L'objection que je vois c'est qu'il est injuste de la part de cette compagnie de ne pas remplir cette partie de son arrangement stipulant qu'elle paierait les hommes, à partir du 1er janvier 1912, suivant l'échelle réglementaire des salaires en vigueur sur tous autres chemins à l'est de Fort-William. Des hommes qui avaient été à l'emploi de la compagnie de quinze à vingt-cinq ans, des hommes vivant dans la ville que j'habite, qui avaient servi la compagnie utilement et honnêtement et n'avaient rien fait de déshonorant dans le cours de la grève n'ont pu dans bien des cas se faire accepter de nouveau et ont dû se chercher des situations ailleurs.

D'autre part, certains de ceux qui ont été repris n'ont pu se faire réintégrer dans leur ancien emploi, et aujourd'hui, ceux qui sont chargés de la conduite des terrains sur la ligne principale du Grand-Tronc, sont des jeunes gens qui, jusqu'à l'époque de la grève n'avaient été employés comme chefs de train ou comme serre-freins sur aucune ligne. Les anciens employés qui ont été repris ont été placés sur les embranchements au taux de paie mis en vigueur le 1er mai 1910. Maintenant que le tarif réglementaire est en vigueur (quoique depuis moins de deux mois), la compagnie cherche apparemment à persécuter de nouveau ses anciens employés en appliquant aux embranchements sur lesquels ils ont été placés cette réduction de paie. A la réunion du comité l'autre jour, le ministre du Travail, je pense, demanda à M. Wainwright pourquoi sa compagnie ne paie pas les mêmes salaires que le Canadien-du-Pacifique. C'est, répondit-il, parce qu'elle n'est pas aussi riche, qu'elle n'a pas reçu de concession de terres, qu'elle n'a pas de terres à vendre. Nous, de l'ouest d'Ontario, nous croyons savoir que lors de l'établissement et de la construction du Grand-Tronc, nous avons, de notre propre mouvement accordé au Grand-Tronc des subventions en argent par l'entremise des municipalités, et que nous nous sommes, dans ce but, endettés au

point que nous gémissons encore à l'heure qu'il est sous le poids des taxes prélevées pour le rachat de ces obligations.

Je le répète, je ne m'oppose pas à l'adoption de ce bill. Je me rends compte que son adoption est dans l'intérêt de tous; mais d'autre part, je suis d'accord avec l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) qu'il y a lieu d'opérer une modification quelconque qui soit de nature à sauvegarder les intérêts de la classe ouvrière de notre pays à laquelle nous nous intéressons tous, qui soit de nature à nous satisfaire, aussi bien que ceux qui demeurent aux stations divisionnaires le long de la ligne du Grand-Tronc et qui tous les jours viennent en contact avec des gens qui se plaignent que la compagnie se moque d'eux, cette compagnie dont les administrateurs, suivant la déclaration de l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) paraît vouloir s'attribuer tous les pouvoirs dans notre Dominion canadien.

M. MORPHY (Perth-nord): En ma qualité de représentant de la circonscription de Perth-nord, qui renferme la ville de Stratford, un des plus grands centres de chemin de fer de l'Ontario et où des milliers d'hommes sont employés dans les ateliers et à la manœuvre des trains de cette grande compagnie, je tiens à dire quelques mots sur le sujet. J'ai été le témoin des pénibles événements qui ont accompagné les troubles ouvriers si vivement décrits par l'honorable ministre du Travail.

Pour quiconque se trouve dans le cas de fréquenter ces hommes, de les entendre se plaindre des mauvais traitements dont ils ont été l'objet, des abus de confiance, des illégalités dont ils ont été les victimes, la situation paraît encore plus grave qu'aux yeux d'une personne qui vit éloignée du théâtre de la lutte ou du moins du plus fort de la bataille. Je ne retiendrai pas la Chambre à lui faire le récit détaillé des événements. Mais, à propos de la déclaration succincte, et pourtant très complète, faite hier à la Chambre par l'honorable ministre du Travail, et que je crois exacte dans tous ses détails essentiels, je tiens à proclamer que c'est un déshonneur national qu'une compagnie puisse faire ce que M. Hays admet avoir fait, violer froidement un engagement solennel conclu avec des milliers d'employés. C'est là un procédé qu'on ne tolérerait pas un seul instant entre particuliers, dont une compagnie de chemin de fer ne pourrait impunément se servir à l'égard d'une compagnie rivale, auquel n'oseraient recourir les membres de conseils municipaux, enfin que tout groupe social réprouverait et conspuerait. Je regrette que ce ne soit pas à titre de faveur que cette compagnie demande cette loi; je regrette que le bill ne soit pas d'une telle nature que la députation ne puisse, usant d'un droit inaliénable, déclarer

qu'elle ne sera pas adoptée. Aussi, à mon avis, cette discussion a-t-elle un intérêt plutôt théorique que pratique. Il est malheureux qu'il en soit ainsi, étant données les déclarations faites par l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox). Si les faits sont tels qu'il les expose, il semble que la Chambre devrait expliquer au moins que le crédit national, engagé pour le bénéfice de cette grande compagnie, le Grand-Tronc du Canada, qui prélève ses capitaux à l'étranger, pourrait être compromis, si nous allions trop loin dans le sens qu'on nous propose; que les nations qui nous font des avances pourraient en conclure que le Parlement canadien est hostile aux grandes compagnies de chemins de fer qui seront à l'avenir, comme elles l'ont été dans le passé, un grand facteur de progrès pour le pays. Je déplore donc que nous ne puissions guère nous dispenser d'adopter ce bill. On m'a fait observer—et cette perspective ne me cause aucune alarme—que si ce bill était rejeté les grands ateliers de la ville de Stratford, dont un seul emploie plus de 1,000 hommes, seraient forcés faute d'argent, de fermer leurs portes et de jeter ces hommes sur le pavé. C'est ce que m'a déclaré un homme qui occupe une place élevée dans les conseils de la compagnie de chemin de fer.

M. CURRIE: Ce n'est pas moi.

M. MORPHY: J'ignorais que l'honorable député occupât un rang élevé dans les conseils de la compagnie de chemin de fer. Je puis déclarer que je le tiens de quelqu'un qui occupe un rang infiniment plus élevé que l'honorable député de Simcoe-nord.

Je serais très chagrin si, faisant la lutte dans l'intérêt d'un groupe d'employés, les intérêts d'un autre groupe devaient en souffrir; et je tiens à déclarer en cette enceinte qu'il y a danger à faire de telles déclarations aux membres de la députation, il y a danger pour les grandes compagnies à ce que leurs administrateurs recourent à des moyens d'intimidation, quelque doux et déguisés qu'ils soient. Plût à Dieu que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) fût ici ce soir pour protester de sa voix forte et sonore contre pareille tyrannie. Il est singulier que nous n'ayons entendu aucune protestation de la part de députés de la gauche dont un grand nombre, surtout dans l'Ontario, sont intéressés à cette affaire.

M. CARVELL: Non, pas un très grand nombre.

M. MORPHY: Le lieutenant du très honorable député n'y est pas intéressé, mais il l'était naguère. Si nous sommes appelés à voter sur cette question, je tiens à dire que je voterai pour tout projet d'amendement déclarant que, dès que cette compa-

M. MORPHY.

gnie s'adressera de nouveau au Parlement, pour en obtenir une faveur quelconque, même, si cela doit venir en aide au développement du pays, il ne lui sera pas accordé un seul dollar à moins qu'elle n'accorde un traitement juste et équitable aux employés qu'elle a lésés sans raison dans le cas actuel.

M. GRAHAM: L'honorable député préopinant, à beaucoup d'égards, a exprimé mes propres vues. Je n'ai entendu qu'une partie du discours prononcé par le ministre des Travaux publics hier soir, et ce qu'il a dit dans cette partie-là m'a paru exact comme historique de la question. Le règlement de cette très difficile question relève du département des Travaux publics, et non pas du département des Chemins de fer; mais le ministre des Chemins de fer y a un intérêt profond à certains égards, car l'administration ou la gestion des chemins de fer relève de lui indirectement du moins par l'intermédiaire de la Commission des chemins de fer. Lorsque le Premier ministre d'alors et moi-même nous visitâmes l'Ouest, et nous entendîmes parler de la grève, nous télégraphiâmes aussitôt à M. Hays, qui était dans la Colombie-Anglaise, que nous aimerions à le rencontrer à Vancouver ou Victoria. Je ne me rappelle pas trop lequel, en vue de conférer aussitôt avec lui sur ce sujet. Malheureusement, M. Hays ne put nous rencontrer, il s'embarqua par un autre steamer quelques jours avant nous, si j'ai bon souvenir. Cependant, je fus tenu au courant au jour le jour, par un de mes collègues, de tout ce qui se faisait en vue du règlement de la grève, et je fus bien aise d'apprendre plus tard que les hommes et la compagnie avaient conclu un arrangement. Un point était resté dans l'indécision, lors du règlement mentionné par l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox): la date à laquelle tous les hommes visés par l'arrangement devraient être repris. L'assurance fut donnée par le ministre de la Milice et le ministre du Travail d'alors que cette date n'excéderait pas 90 jours, qu'à l'expiration de ce délai, tous les hommes auraient été repris en conformité de l'arrangement, sauf ceux qui étaient exclus du bénéfice de l'arrangement, si je me rappelle bien, pour s'être rendus coupables d'actes de violence ou de conduite répréhensible.

Or, comme je comprends les choses, et comme je l'ai toujours prétendu auprès des représentants de la compagnie du Grand-Tronc, cela signifiait les hommes qui avaient été coupables de quelque attentat contre les biens de la compagnie ou qui avaient troublé la paix publique, ou avaient pris part à des émeutes, ou avaient engagé d'autres à y prendre part ou autres actes de cette nature, suivant le sens ordinaire du mot

dans toute autre convention; mais il ne signifiait pas, à mon avis, et ne signifie pas un acte quelconque de participation à la grève par ceux qui s'en sont mêlés d'une manière légitime en vue d'assurer le triomphe de leur cause. Les pourparlers se prolongèrent quelque temps, et nous nous trouvâmes en face de la difficulté signalée par l'honorable ministre (M. Crothers): l'absence de tout moyen légal nous mettant à même d'exiger l'exécution de l'arrangement. Lorsqu'on a atteint un certain point, la seule garantie qu'on aie c'est l'honneur de l'autre contractant, du moins c'est toute la garantie que nous donne la loi actuelle. A la suite de longs pourparlers,—si je fais erreur, qu'on me corrige, car je ne parle que de mémoire,—le Grand-Tronc nomma le juge Barron pour lui faire un rapport, après avoir parcouru la ligne, et avoir entendu ce que les hommes auraient à dire. Si je comprends bien, le juge Barron devait faire des recommandations, mais son rapport une fois soumis, il se trouva qu'il se bornait à rendre compte de la situation, sans mentionner ceux qui devaient être repris et qui ne devaient pas l'être.

M. CROTHERS: Vous parlez du premier rapport

M. GRAHAM: Du premier rapport; maintenant, je vais m'occuper du second. A la suite d'une consultation entre les représentants des employés et ceux du Grand-Tronc, les représentants des employés me demandèrent une entrevue dans la ville de Toronto. Ils vinrent d'Ottawa pour me voir et me demandèrent si, personnellement, je voudrais m'occuper de la question et m'assurer de ce qu'on pourrait faire pour eux, les uns et les autres reconnaissant que je devrais faire quelque chose personnellement en vue d'assurer l'exécution des engagements pris. J'y consentis, et mon premier acte fut de demander aux deux parties: "Si le juge Barron fait une recommandation, vous y conformerez-vous?" Car, suivant moi, le rapport du juge Barron, sans recommandations, était de fort peu d'utilité. Cela ne faisait que donner un résumé général de la situation, mais ne fournissait aucune indication précise comme résultat de son enquête. Les deux parties y consentirent, et je trouvai que les hommes s'étaient montrés très larges à l'égard de cette convention, je veux dire celle conclue à ma demande. Leur convention avec le Grand-Tronc était claire à mon avis, et suivant ses termes, un très petit nombre d'hommes seulement pouvaient être exclus pour toujours. Le juge Barron effectivement présenta son rapport avec recommandations, mais j'en ai oublié la date

M. CROTHERS: Le 18 août.

M. GRAHAM: Bientôt il se produisit un changement, et je cessai d'exercer une

influence directe aussi grande en matière administrative; aussi ne suis-je pas au fait de toute la teneur de ces recommandations. J'écrivis aussitôt au Grand-Tronc pour lui dire: "Voici un autre arrangement qui a été conclu avec moi personnellement, d'après lequel votre compagnie et les hommes s'engagent à en passer par les indications particulières du juge Barron. Maintenant il n'y a rien d'autre chose à faire que de vous conformer à ces indications." S'il ne l'a pas fait, il n'a pas rempli son deuxième engagement, on ne saurait prétendre le contraire; et je ne puis souffrir ceux, que leur situation soit modeste ou élevée, qui sous le moindre prétexte s'abstiennent de tenir parole. Mon honorable ami, le ministre du Travail comprendra, étant donnée la charge qu'il remplit et les négociations auxquelles il a pris part, que dans ces circonstances il arrive qu'on se serve d'expressions qui ne sont pas parlementaires. Cependant, je tiens à dire ceci: dans le cours des négociations auxquelles j'ai pris part, les représentants des hommes m'ont paru raisonnables, et dans certains cas au delà de ce que j'avais conjecturé. A chaque proposition qui leur fut faite, autant que je me rappelle, ils se montrèrent disposés à se désister d'une partie de leurs prétentions en vue de faciliter la conclusion d'une entente. Voici maintenant les deux principaux reproches que j'adresserai au Grand-Tronc: En premier lieu, il n'a pas repris à son service tous les hommes qu'il devait reprendre aux termes de la convention, et en second lieu, reproche presque aussi grave, nombre d'anciens employés n'ont pas été dans le temps remis en possession des emplois qu'ils détenaient auparavant. Voilà déjà bien des années que je voyage sur le Grand-Tronc, et je ne pense pas qu'il se trouve en cette enceinte personne qui connaisse un plus grand nombre d'hommes d'équipe sur ce chemin de fer, je veux dire de chefs de train et de serre-freins, que moi; et j'ai trouvé des chefs de train des mieux notés dans les villes de Montréal, de Toronto, de Saint-Thomas, de Stratford et autres centres...

M. LANCASTER: De Niagara-Falls.

M. GRAHAM: J'ai trouvé des hommes que je sais être honnêtes et droits, des hommes contre qui on n'a jamais eu de grave sujet de plainte dans tout le cours de leurs années de service, chargés de la conduite de trains locaux, au lieu de trains directs comme ceux dont ils étaient chargés avant la grève. J'ai soutenu dans le temps, et je soutiens maintenant, que c'est absolument injuste et en violation directe des termes de la convention telle que je l'avais comprise. Quant au bill qui est soumis à la Chambre, l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) déclare qu'il

est très difficile de dire jusqu'où nous devrions aller, tant les intérêts en jeu sont divers.

Cependant, j'ai à faire au ministre du Travail une proposition quelque peu dans le sens d'une observation qu'il a faite à la Chambre: si aucun texte de loi ne permet de modifier l'acte dont l'honorable ministre est chargé de faire l'application, de manière à permettre de constituer un tribunal, en outre de celui que nous avons déjà, en vue de déterminer l'exécution des conventions, un tribunal qui soit pleinement outillé pour contraindre les parties à tenir parole, je lui promets mon appui s'il propose l'adoption d'un tel texte. Et si, au point où nous en sommes, le bill en dé-livération peut être modifié dans ce sens, je ne m'y opposerai aucunement. Je suis d'avis, toutefois, que toute loi que nous adopterons à l'avenir touchant le règlement de conflits entre employés et compagnies, devra être déclarée applicable absolument à cette compagnie comme à tous les autres.

Il n'existe aucun doute à cet égard; mais je tiens à faire constater que je suis fortement en faveur,—et cela en me fondant sur la connaissance directe que j'ai des faits dans cette affaire même,—de toute mesure tendant à établir les rouages nécessaires, en outre de ceux que nous avons déjà, pour forcer les compagnies à exécuter dans tous les détails les engagements qu'elles prennent, ou sinon d'en subir la peine.

M. CURRIE: En ma qualité de parrain de ce projet de loi, j'aimerais à dire quelques mots sur son sujet. Il n'a nullement trait à la réglementation du travail ou à la question de la main-d'œuvre par rapport au Grand-Tronc. Il s'occupe uniquement de l'économie interne de la compagnie sans s'immiscer le moins dans les rapports de la compagnie du Grand-Tronc avec le public. Il n'autorise pas le Parlement à donner à la compagnie du Grand-Tronc une somme considérable, comme l'honorable député de la gauche l'a affirmé il y a un instant. Mon rôle en ce qui regarde ce bill, a été simplement celui du département qu'on charge de prendre soin d'une mesure d'intérêt privé. Le premier bill dont j'ai eu le plaisir de proposer l'adoption en cette Chambre était un bill de divorce. Or, je suis absolument opposé au divorce. Cependant, lorsqu'on me pria, en ma qualité de membre de la Chambre des communes, de déposer ce projet de loi, je ne refusai pas, car je jugeais qu'il était de mon devoir de faire tout ce qui dépendait de moi pour faciliter l'adoption de mesures d'intérêt privé. M. Wainwright, de la compagnie du Grand-Tronc, me pria de me charger de deux bills pour sa compagnie. Je lui demandai s'ils renfermaient quelque chose qui fût d'intérêt public, ou d'un caractère

M. GRAHAM.

litigieux, et il me répondit que non. Je me chargeai volontiers d'y voir. Les bills furent transmis au comité des Chemins de fer. Sir Roger de Coverly disait, si j'en crois son histoire, qu'après avoir lu un almanach ou quelques livres de médecine, il observait chez lui tous les symptômes du rhumatisme ou de la goutte, sans avoir le mal. Mes bills présentent tous les symptômes d'une législation ouvrière, mais ils n'ont aucun rapport à ce sujet.

Je suis d'avis que ce bill est attaqué, simplement parce que certains députés ayant cru devoir s'abstenir de critiquer le projet de loi d'il y a quelques jours comme mesure d'intérêt public, qui tendait à accorder à ce chemin de fer une subvention de 4 ou 5 millions, ont jugé qu'il y aurait moins d'inconvénients à battre en brèche ce bill d'intérêt privé. Personne en cette enceinte n'a plus de sympathie pour moi pour les ouvriers. J'ai travaillé de mes mains dans ma jeunesse, et je suis prêt à le faire de nouveau, si c'est nécessaire. Mes sympathies sont toutes acquises aux ouvriers. Je ne trouve rien pour justifier la conduite des administrateurs de ce chemin de fer qui ont refusé de donner suite à cette convention. Mais cela n'a rien à faire avec la présente mesure. Celle-ci s'occupe de l'économie interne de la compagnie du Grand-Tronc, et l'autorise à prélever quelque chose comme 30 millions de ses propres fonds pour l'amélioration du chemin de fer et l'avantage du peuple canadien. Si les hommes d'équipe du Grand-Tronc avaient eu à se plaindre de ce projet de loi, je serais disposé à le retirer; je suis prêt à le faire, si on me montre qu'il renferme quelque disposition fâcheuse. Mais j'ai eu une conversation avec le président du comité des griefs du Grand-Tronc, hier soir, lorsque nous nous sommes formés en comité, et il me déclara qu'il espérait qu'on ne ferait rien pour entraver la délibération du bill, mais qu'au contraire on en faciliterait l'adoption. Beaucoup des membres de la députation n'ont jamais été ouvriers; ils se recrutent dans les professions libérales. Mais que chacun se rende compte que l'ouvrier honnête et laborieux redoute beaucoup plus une grève, un conflit industriel, que les compagnies elles-mêmes. Et l'homme politique qui fait quoi que ce soit pour mettre aux prises les compagnies et les ouvriers commet un crime contre ces derniers, plutôt qu'il ne leur confère une faveur. En ce moment, l'horizon industriel se couvre de nuages menaçants. Dans la Grande-Bretagne, nous avons la grève des charbonniers, par suite de laquelle les industries de toutes sortes ont dû suspendre leurs opérations et les pertes se chiffrent par millions tous les jours. De même les Etats-Unis sont menacés de conflit à l'heure actuelle; et voici maintenant que des constestations éclatent entre cette compa-

gnie et ses employés. A mon sens, le devoir de tout homme politique, surtout de tout homme qui occupe un siège au Parlement, devoir qui s'impose à tous ceux qui ont à cœur de représenter tous leurs commettants, pauvres comme riches, c'est de faire tout ce qu'il est possible pour éviter les malentendus entre les compagnies et leurs employés. Je ne cherche pas à excuser la conduite du président du Grand-Tronc, M. Ch. M. Hays. Si on me demandait de dire quelle est la signification du débat de ces jours derniers en cette Chambre, je dirais qu'il signifie tout simplement que le président du Grand-Tronc a perdu son utilité en ce qui regarde le Canada, car, d'une part, les ouvriers, et, de l'autre, les membres du Parlement, tant grits que torys, n'ont plus confiance en lui.

Je m'en remets à la Chambre du sort qu'il faut faire à ce projet de loi. Je prie la Chambre d'examiner s'il y a lieu pour elle de s'attarder davantage, à propos de ce bill, à des débats sur la question ouvrière, ou s'il ne vaudrait pas mieux pour nous, en qualité de représentants du peuple de faire ce qui est au mieux de l'intérêt général. Toute modification proposée à ce bill qui sera dans l'intérêt public, je me ferai un plaisir de l'accepter. Mais n'oubliez pas ceci: Je ne représente pas ici les intérêts du Grand-Tronc par opposition à ceux de ses employés, car si l'affaire se ramenait à une lutte entre la compagnie du Grand-Tronc et ses employés, et que la compagnie du Grand-Tronc fût en faute, je serais prêt à faire la lutte pour les employés, que ce soit dans cette enceinte ou sur les tréteaux publics.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud): Je ne me propose pas de parler longuement, mais je tiens à dire un mot ou deux pour que mes vues sur ce projet de loi soient consignées dans le compte rendu des débats. J'ai connu quelque chose des difficultés qui se sont produites entre la compagnie et ses employés depuis les commencements de cette grève. Et, bien que, à cette heure tardive, il ne soit guère utile de revenir sur les détails de l'affaire, il n'en est pas moins certain en bref, que la la compagnie du Grand-Tronc n'a nullement tenu parole. La Chambre, hier soir, a prêté l'oreille à la très sincère et lucide exposition des faits faite par le ministre du Travail (M. Crothers). Ces faits sont tous devant la Chambre, et sur ces faits, si nous siégions ici en qualité de jurés, il ne pourrait y avoir qu'un verdict, et ce serait que la compagnie du Grand-Tronc a fait preuve d'un mépris absolument éhonté de la parole donnée par son président et ses administrateurs, et ne s'est montrée nullement soucieuse de son honneur en ce qui regarde l'exécution de cette convention. Pour le moment, le Parlement est appelé à s'occuper du projet de loi dont

le comité est saisi. Deux noirs ne font pas un blanc. De ce que la compagnie du Grand-Tronc a commis une faute en traitant les employés comme elle l'a fait, il ne s'ensuit pas que nous devions juger cette question-ci autrement que suivant son mérite intrinsèque.

Il est heureux que cette discussion se soit produite, car je pense que la compagnie du Grand-Tronc se rend compte à l'heure qu'il est à quel point le public canadien condamne la conduite tenue par ses administrateurs dans cette circonstance. Le projet de loi sous sa forme modifiée est juste et raisonnable, et je doute fort qu'il soit sage d'enrayer un tel projet de loi pour des raisons de derrière la tête, lorsque en lui-même il a un but utile. Mon idée du remède à appliquer, je l'ai fait connaître aux employés, il y a plus d'un an, lorsqu'ils s'adressèrent à moi dans la ville de Toronto. J'étais, et je suis encore, d'avis que cette convention aurait dû recevoir son exécution. Ne perdons pas de vue qu'elle est rédigée avec soin, que ses termes sont des plus précis. Mon idée était et est encore qu'il aurait fallu présenter un projet de loi reproduisant les termes mêmes de la convention, et ce projet de loi aurait dû édicter des peines à l'encontre de tout contrevenant; on aurait dû en faire un acte du Parlement, et de la sorte on aurait été à même de donner effet aux sanctions qu'il aurait comporté. On ne l'a pas fait, et il est trop tard maintenant pour déposer un projet de cette sorte à la présente session.

Je suis bien satisfait de la déclaration faite par le ministre du Travail hier soir; je sais que son intention et l'intention du Gouvernement c'est de mettre cette question à l'étude et de déposer un certain projet de loi, probablement d'un caractère général, qui règle toutes ces questions à l'avenir, qui force ces compagnies, lesquelles ont un caractère mixte d'intérêt public et d'intérêt privé, à remplir à la lettre tous leurs engagements. Rien n'empêchait la compagnie du Grand-Tronc de se conformer aux stipulations de cet arrangement. Avant que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) eût pris la parole, la Chambre ne se rendait pas compte à quel point M. Hays avait mal agi dans cette circonstance; car l'ex-ministre des Chemins de fer a déclaré à la Chambre ce soir qu'il avait eu au moins une convention verbale subséquente avec M. Hays, et que M. Hays l'avait violée. Si M. Hays ne peut pas tenir les promesses qu'il fait de vive voix, il ne peut tenir aucun engagement, et il est tout aussi grave pour quelqu'un occupant la position de M. Hays de violer une convention verbale avec l'ex-ministre des Chemins de fer que de violer une convention écrite. On ne saurait donc imaginer une mesure susceptible d'application qui punisse cette compagnie

dans la mesure qu'elle le mérite. J'espère que si le projet de modification de l'honorable député de Lincoln n'est pas adopté ce soir et inséré dans le présent projet de loi, du moins on ne tardera pas à déposer une mesure couvrant le cas. Sans doute, l'honorable député de Lincoln, étant lui-même avocat, se rend compte que toute loi subséquente peut être rédigée de manière à avoir un effet rétroactif à l'égard du cas actuel. Et la loi qui serait votée à la prochaine session du Parlement pourrait être faite de manière à couvrir toute infraction de cette convention en particulier. Malheureusement, d'autre part, déjà à cette époque ces hommes seront dispersés pour la plupart, et il sera presque impossible de leur rendre complètement justice. Même à l'heure qu'il est beaucoup d'entre eux se sont trouvés d'autres moyens d'existence, et ont cessé de frapper à la porte du Grand-Tronc dans l'espoir d'être repris. La Chambre, je pense, sera satisfaite de la promesse du ministre du Travail, qu'à une date prochaine il sera déposé un projet de loi réglant tous les cas de cette nature et remédiant aux abus qui ont été signalés à notre attention.

M. BORDEN: Avant que cet article soit adopté, j'aimerais à dire quelques mots sur la question générale. Inutile de revenir sur les faits exposés hier soir par le ministre du Travail, non plus que sur les observations faites ce soir par l'honorable député de Renfrew-sud. En somme il a été conclu un arrangement à la date du 21 juillet 1910, je pense. Sans doute, nombre d'hommes, entre 3,000 et 4,000, je pense, ont été repris aux termes de cette convention, et les difficultés, les malheureux dissentiments, qui se sont produits n'ont trait qu'à quelque 150 ou 175 hommes au sujet desquels le juge Barron a conduit une enquête. C'était là la convention n° 1.

La convention a été observée en ce qui concerne la grande majorité des grévistes, mais non quant à 175 d'entre eux ou à peu près. Il y a ensuite le deuxième accommodement, que mon honorable ami de Renfrew-sud nous dit avoir lui-même effectué, accommodement en vertu duquel la proposition de M. le juge Barron devait, si je ne me trompe, être acceptée. Au dire du ministre du Travail, et aussi de l'honorable député de Renfrew-sud, il paraît que cet arrangement n'a pas été observé, dans sa totalité du moins. Il existe une troisième convention, dont il n'a pas encore été parlé, une convention du 17 février dernier, arrêtée entre M. Kelly, le vice-président de la compagnie du Grand-Tronc, et un comité des employés. L'effet de cette dernière convention devait être de donner aux grévistes rétablis dans leurs emplois, et qui, depuis, étaient restés au service de

M. MACDONELL.

la compagnie, priorité sur ceux que la compagnie avait engagés au cours de la grève. Deux des membres du comité avec qui j'ai eu l'occasion hier de discuter cette question, et qui m'ont paru être des hommes extrêmement modérés, m'ont dit que, si cet accord était exécuté, cela contribuerait beaucoup à satisfaire ceux que la compagnie avait repris à son emploi et qu'elle n'avait pas jusqu'alors rétablis dans leurs anciennes places. Il semble que cette convention s'exécute, mais non avec beaucoup de rapidité dans certaines divisions. D'après ce que ces hommes m'ont dit, je suis porté à croire que cela est dû à des surintendants mal disposés. Ils m'ont dit que, dans la division d'Ottawa, cet arrangement du 17 février avait été suivi à la lettre, et que l'on n'y a aucun motif de plainte. Il est bon d'ajouter que l'arrangement du 17 février stipule en outre qu'entre les employés qui sont retournés à l'ouvrage après la grève, ce droit d'ancienneté serait celui qu'ils possédaient le 17 juillet 1910, le jour d'avant la grève. Quant à ceux-là, tout en déclarant que la convention n'a pas répondu à tous leurs désirs, ils reconnaissent qu'elle est à peu près satisfaisante, et que tout ce dont ils avaient à se plaindre, c'est que, dans certaines divisions au moins, elle n'ait pas été exécutée de manière aussi rapide et aussi satisfaisante qu'ils l'avaient espéré.

J'admettrai volontiers qu'à l'égard de ces hommes que le Grand-Tronc a repris à son service, sa conduite est peu recommandable. Elle doit avoir exaspéré l'ancienne administration, et elle a fort irrité le présent Gouvernement. Je crois néanmoins que, si le Parlement ou le Gouvernement décide de s'interposer, et il peut être nécessaire en pareil cas d'intervenir d'une manière très résolue, ce devrait être par une loi, et non plus d'une façon indirecte.

Examinons un moment la situation en tenant compte de certaines des conditions que l'on a avancées ce soir. Il y a devant le Parlement à l'heure présente deux projets de loi qui intéressent la compagnie du Grand-Tronc. L'un de ces projets porte autorisation à la compagnie de se procurer une trentaine de millions pour le développement de son réseau de voies ferrées. L'autre, auquel nous allons arriver dans un instant, a pour objet de ratifier une convention intervenue entre le Grand-Tronc et la commission du chemin de fer de Témiscamingue au nord d'Ontario. L'entrée dans ce pays de capitaux étrangers dans le but de développer notre réseau de chemins de fer importe, à coup sûr, non seulement au public en général, mais surtout aux travailleurs et aux ouvriers des chemins de fer, et ce serait chose très grave que d'entreprendre à cause de ces différends, de contenir le Grand-Tronc par de semblables moyens. Ce ne serait pas, à

mon sens, une conduite digne des membres de cette Chambre. Mais un droit que nous avons, c'est celui de ne pas oublier que cette convention, et le Grand-Tronc fera bien d'y penser, offre certaines particularités qui méritent, semble-t-il, la considération du Parlement. Cet accord a été conclu par les soins de deux membres de l'ancienne administration. Les grévistes ont été amenés à retourner à l'ouvrage par des représentations auxquelles ont pris part les membres du Parlement, c'est-à-dire des hommes à qui le Parlement a confié la gestion des affaires de ce pays, et les employés ont dû croire que cette convention serait observée. Le Gouvernement a donc, à ce qu'il me semble, intérêt, de même que le Parlement, représenté en quelque façon par ces deux hommes, à s'assurer que la convention est respectée, et jusqu'à un certain point, c'est aussi son devoir. Il me semble cependant y avoir pour le moment divergence des opinions quant aux faits. Les employés eux-mêmes avec qui j'ai discuté cette affaire et à qui j'ai demandé de me dire exactement à combien de ceux qui étaient prêts à retourner à l'ouvrage la compagnie aurait refusé un emploi n'étaient pas bien affirmatifs, et ils ont avoué qu'il pouvait y avoir beaucoup de doute à cet égard. D'autre part, M. Wainwright, représentant de la compagnie, avec qui j'ai pareillement débattu cette question, m'a paru extrêmement modéré, et je suis porté à croire que, si cette affaire était laissée entre les mains de M. Wainwright, il trouverait le moyen de régler assez facilement entre lui et les employés tous les différends qui existent entre ceux-ci et la compagnie du Grand-Tronc.

Pour sa part, M. Wainwright m'a assuré qu'il ne connaissait aucun employé qui voulût reprendre de nouveau du service au Grand-Tronc, mais que, si par hasard il s'en trouvait et qu'on voulût bien les lui signaler, il se faisait fort de les faire entrer de nouveau au service de la compagnie. Naturellement, ce n'est pas là l'opinion des employés. Si besoin était, le Gouvernement pourrait élucider cette question, ou encore le Parlement. La loi relative aux enquêtes donne ce droit au Gouvernement et, quant au Parlement, rien ne l'empêche de le faire par l'intermédiaire d'un comité de cette Chambre. Il serait d'ailleurs impossible d'assurer l'exécution de cet accord au moyen d'une loi que le Parlement voterait à cet effet. Ce sont là assurément des questions qui méritent notre plus sérieuse attention; mais je ne crois pas que ce doive être l'intérêt des employés de chemins de fer de ce pays, ou du public en général, de contrarier l'acte du Grand-Tronc qui demande à ce que soient votés les projets de loi dont j'ai parlé. Je ne me dissimule pas l'à-propos d'insister pour

que cette convention soit observée de bonne foi, et pour que ceux des employés qui ne l'ont pas encore été soient rétablis dans leurs anciennes places, mais je ne puis admettre que le Parlement doive ne pas laisser passer un projet de loi qui intéresse au plus haut point le sort de plusieurs milliers d'employés de chemin de fer ou autres travailleurs. Je croirais plutôt que c'est le devoir du Parlement d'assurer par une loi l'accomplissement sincère des conditions de l'accord conclu de bonne foi par les employés.

Sur le préambule.

M. LANCASTER: En présence des déclarations du très honorable premier ministre (M. Borden), et réflexion faite, je considérerais comme inutile l'amendement que j'ai suggéré à titre d'essai si une loi doit être votée qui réponde à tous les cas mentionnés par le premier ministre. En conséquence, je ne voudrais pas déranger le comité en insistant sur cet amendement. Après ce qu'a dit le premier ministre, je crois en effet que nous pourrions adopter législativement une mesure qui répondrait à cet objet et qui assurerait d'une manière beaucoup plus effective ce à quoi je désire arriver par cet amendement. Aussi, je n'insisterai pas davantage.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE

DU BILL DE LA CONVENTION ENTRE LE GRAND-TRONC ET LA COMMISSION DU CHEMIN DE FER DU TEMISCAMINGUE AU NORD D'ONTARIO.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles du bill (n° 145), présenté par M. Currie, tendant à ratifier et confirmer certains arrangements conclus entre la commission du chemin de fer du Témiscamingue au nord d'Ontario, et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Sur l'article 1er.

M. GRAHAM: Puis-je demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux quel est l'objet de cette convention?

M. COCHRANE: Elle a pour objet des droits de circulation, moyennant finance, le Grand-Tronc paie un loyer de tant par année et une certaine somme pour l'entretien du chemin.

M. GRAHAM: Cela va se trouver dans le bill?

M. COCHRANE: Oui, tout cela est dans le bill.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa troisième lecture, et est adopté.)

3^e LECTUREAPRES DELIBERATION SOMMAIRE EN
COMITE GENERAL DE DIVERS PROJETS DE LOI.

Le 1^{er} (n° 157), présenté par M. Macdonald, relatif à la haute cour subsidiaire de l'Ordre Ancien des Forestiers du Canada.

Le 2^e (n° 184), présenté par M. Sharpe (Ontario), relatif à la Imperial Loan and Investment Company of Canada

Le 3^e (n° 192), présenté par M. Fripp, tendant à constituer la Ottawa and Lake McGregor Company.

Le 4^e (n° 194), présenté par M. Lennox, relatif à la Montreal Central Terminal Company.

Le 5^e (n° 195) présenté par M. Lennox, relatif à la Montreal and Eastern Railway Company.

LE COLLEGE QUEEN A KINGSTON.

M. NICKLE propose que l'amendement fait par le Sénat au bill (n° 168) relatif au collège Queen à Kingston et pour changer son nom en celui d'université Queen à Kingston, soit adopté.

M. GRAHAM: Quelle est la nature de cet amendement?

M. l'ORATEUR: Le même amendement à peu près que celui de l'autre bill. Le projet de loi portait en premier lieu que l'Université serait exclusivement chrétienne, mais que l'on ne rechercherait point la foi religieuse du personnel enseignant. Aux termes de cet amendement, les syndics auront à s'assurer si ceux-là qu'ils nomment font profession de croire à la religion du Christ.

M. NICKLE: Je dois dire que les promoteurs de cette loi acquiescent à l'amendement proposé.

(L'amendement est adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES
SUBSIDES.

Ministère du Revenu de l'intérieur.—Appointements, \$107,937.50.

M. PELLETIER: Vu l'absence du ministre du Revenu de l'intérieur, je propose que soient insérés dans cette résolution les mots "y compris Thomas H. Burgess à \$1,000." Cela ne change pas la somme.

Sir WILFRID LAURIER: Cela ne change pas la somme, mais cela change la loi. Je ne m'y oppose pas, mais c'est là un des nombreux crédits que l'on a votés contrairement à la loi du Service civil.

Ministère des Mines.—Appointements, \$235,030.

M. NANTEL: Je propose qu'après le mot "appointements", dans la résolution n° 20,

soient ajoutés les mots "y compris l'avancement d'un employé du service géologique de la deuxième division, subdivision A, à la première division, subdivision B.

M. l'ORATEUR: Cet amendement ne me paraît guère admissible, puisque le crédit voté était pour un certain nombre de commis qui retireraient un traitement déterminé.

M. GRAHAM: C'est approprier des fonds à un objet différent de celui pour lequel ils ont été votés. La question est de savoir si cela peut se faire légalement. Dans l'affirmative, nous ne nous y opposerons pas.

M. MONK: L'amendement consiste simplement en une modification de termes.

M. GRAHAM: La difficulté est qu'une certaine somme a été votée pour un objet défini. Par cet amendement, on propose de changer cet objet et de donner l'argent à un commis d'une autre division.

M. BORDEN: Il me semble qu'il n'y a là rien que de très admissible. D'abord ce n'est pas augmenter les charges qui pèsent sur le peuple. Le crédit est destiné aux appointements d'une branche de l'administration, et je me demande s'il est bien nécessaire de mentionner qu'une partie de la somme est destinée à un commis auquel on se propose de donner de l'avancement. Mon honorable ami de Russell (M. Murphy) connaît à fond la loi du Service civil, et peut-être pourra-t-il nous dire si cela est nécessaire.

M. MURPHY: Il y a dans la loi une disposition qui nécessite cette manière de procéder. Il nous faut mentionner le nom de l'employé et voter la chose.

M. GRAHAM: Mon honorable ami fait erreur. Ici, le nom de l'employé n'est pas mentionné. Il s'agit d'un amendement que propose le ministre du Revenu de l'intérieur.

M. MURPHY: J'avais compris qu'il s'agissait de donner à un employé des appointements supérieurs à ceux qu'il pourrait recevoir en vertu de la loi.

M. BORDEN: Il est dit simplement dans la motion que la somme votée servira à l'avancement d'un employé d'une division à une autre. La résolution ne nomme pas l'employé, et elle ne contrevient en aucune façon, semble-t-il, aux dispositions de la loi du Service civil.

M. PUGSLEY: Il me semble que, si c'est là faire une chose à laquelle il est pourvu par la loi du Service civil, il est inutile d'y pourvoir de cette manière. Si le service est organisé comme le veut la loi, tout ce qu'il faut, c'est de voter les appointements. Le fait d'avoir recours à une résolution indique suffisamment que l'on cherche à éluder la loi. Autrement, la

résolution serait inutile. Si vous avez un service organisé comme il doit l'être, il vous est loisible de donner de l'avancement à un employé; mais c'est par un décret du conseil que vous devez le faire, et non par un acte du Parlement.

M. l'ORATEUR: La loi du Service civil porte que l'avancement d'une classe à une autre dans quelque service extérieur s'effectue par un décret du conseil; mais, dans le cas d'un employé de cette Chambre, ce doit être par une résolution de l'assemblée. Ici, on fait passer un employé d'une classe dans une autre autrement que par un décret du conseil, comme le veut la loi, et, par cette résolution, on demande que soient votés les fonds à l'aide desquels cet employé sera payé.

M. PUGSLEY: Dans l'espèce, ce n'est pas un employé de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Effectivement.

M. BORDEN: En ce cas, c'est par décret du conseil que la chose doit se faire.

M. MONK: Il s'agit simplement d'obtenir les fonds qu'il faut.

M. GRAHAM: Si nous n'y prenons pas garde, nous nous exposons à nous emmêler. Il n'est pas d'usage de changer de cette manière une résolution votée pour un objet spécial. Nous avons voté un certain montant pour la classe A, un autre pour la classe B, et maintenant on veut que cette résolution comporte l'avancement de quelqu'un d'une classe à une autre. Ce que je crains, c'est qu'à moins d'y prendre garde, nous n'établissions un précédent dangereux, en modifiant les termes d'une résolution qui est sortie des mains du comité.

M. MONK: A tout événement, la somme est votée sans indication de nom.

M. GRAHAM: Dans la résolution précédemment adoptée le nom était mentionné.

M. MONK: Dans le cas actuel, il ne s'agit pas de la mention d'un employé, et mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur se conforme en ceci au conseil des fonctionnaires de son administration.

M. PUGSLEY: Cela ne veut-il pas dire que vous êtes en désaccord avec les dispositions de la loi du Service civil, et que vous désirez mettre la loi de côté.

M. MONK: Je ne le crois pas.

M. EMMERSON: Si l'on veut se conformer à la loi du Service civil, qu'on le fasse par décret du conseil.

M. l'ORATEUR: Je crois bien que vous n'avancez personne par cette résolution, mais vous vous assurez les fonds destinés à cet avancement, et le nom de l'employé n'est pas mentionné.

M. PUGSLEY: A cette phase de la procédure, il me semble que c'est une manière d'agir tout à fait irrégulière, et si nous faisons ceci dans un cas, où tirerons-nous la ligne de démarcation?

L'objet de notre formation en comité est qu'une question soit pleinement discutée. Quant à ceci, je n'en vois pas l'objet. Le comité a voté en bloc la somme de quatre ou cinq cents piastres pour des appointements, et cette somme est à votre disposition pour les payer. On propose ici un changement qui permette d'avancer un employé d'une subdivision à une autre. Où est la nécessité d'agir ainsi?

M. MONK: La question, je suppose, se résume à ceci, que cet avancement doit être effectué par décret du conseil, mais qu'il ne l'a pas été, et ce que l'on nous propose, c'est de pourvoir aux appointements de cet employé quand il aura été avancé.

M. OLIVER: Ce ne peut être une manière régulière de procéder que de changer le chiffre d'une somme votée par la Chambre siégeant en comité.

M. MONK: Le chiffre n'est pas changé.

M. OLIVER: Ou de modifier les conditions dans lesquelles il sera disposé de cette somme. C'est absolument comme si l'on voulait modifier un projet de loi sans que la Chambre se formât en comité. C'est une règle bien établie que la Chambre ne peut faire aucun amendement à un projet de loi qu'elle a voté en comité et qui va subir sa troisième lecture. Pour qu'un projet de loi puisse être amendé, il faut nécessairement que la Chambre se forme de nouveau en comité. Il en est absolument de même de ces crédits. Si on veut y faire des changements, il faut, abstraction faite de toute question de probité, renvoyer la chose à la Chambre siégeant en comité. Ainsi le veut la règle. Envisagée au point de vue de la loyauté, une proposition comme celle que l'on fait ne devrait pas être écoutée, car ceux d'entre nous que cela peut concerner n'ont pas été prévenus qu'un changement serait proposé.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Oliver) a tort. La position n'est pas la même que dans le cas d'un bill qui attend sa troisième lecture. La seule question est de savoir s'il y a un changement dans l'emploi d'une somme dont son Altesse Royale aurait autorisé la dépense. Un changement ne peut être fait dans l'objet pour lequel des fonds sont votés ou pour augmenter la somme.

M. EMMERSON: Je voudrais savoir, monsieur l'Orateur, si votre décision comporte qu'une résolution peut, à cette phase

de nos délibérations, être changée sans être renvoyée au comité.

M. L'ORATEUR: Absolument.

M. BORDEN: Sans le moindre doute. C'est ce que j'ai vu faire maintes fois; autrement, à quoi servirait-il de proposer à cette phase de la procédure le retranchement de crédits. La règle que suppose l'honorable député (M. Oliver) n'existe point.

M. PUGSLEY: Si vous retranchez le crédit, vous ne l'adoptez pas, et voilà tout. Le crédit est abandonné. Mais ici on propose de modifier une résolution de la Chambre siégeant en comité des subsides. Je ne saurais comprendre.

M. BORDEN: Ne perdons pas trop de temps à cette affaire. Laissons-la en suspens, et ayons des explications. J'ai cherché à expliquer à mon honorable ami ce qui avait donné lieu à ce changement. Si vous jetez les yeux sur le budget supplémentaire, vous y verrez un grand nombre de crédits comme ceux-ci: Pour pourvoir à l'avancement de neuf commis de la subdivision B à la subdivision A de la deuxième division, pour pourvoir à l'avancement de sept commis de la subdivision B à la subdivision A de la troisième division; pour pourvoir à des avancements de la subdivision A à la subdivision B de la première division. Ces avancements doivent s'effectuer conformément à la loi du service civil. Il semble y en avoir un que l'on ait omis. Le ministère des Finances a signalé à l'attention de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) un crédit qui aurait dû être inscrit de cette manière, c'est-à-dire celui qui est à l'étude. Il ne s'agit que d'une somme de \$25, et ce n'est simplement pour rendre la chose conforme à la loi du service civil.

M. PUGSLEY: En ce cas, je retire mon objection.

Chemin de fer Intercolonial.—Pour accroître les facilités de long de la ligne, crédit supplémentaire, \$5,330.

M. EMMERSON: Le ministre des Chemins de fer n'est pas ici, et j'aurais aimé à lui signaler la nécessité de relier à l'Intercolonial le quai que le ministre des Travaux publics fait construire à Sackville, au Nouveau-Brunswick. Nous avons le droit de passage jusqu'au quai, mais rien jusqu'à présent ne le met en communication avec l'Intercolonial et, dans l'intérêt de tout le monde, il faudrait établir un court embranchement afin de faciliter l'expédition des marchandises à ce quai.

M. MONK: Je recommanderai la chose à mon collègue.

Chemin de fer Intercolonial.—Crédit supplémentaire, \$500,000.

M. EMMERSON: J'aimerais que l'on signalât au ministre des Chemins de fer cer-

M. EMMERSON.

taines irrégularités du service de l'Ocean Limited. Comme on le sait, c'est un train rapide qui, depuis 1905, fait le voyage entre Montréal et Halifax, et de mon temps la règle était qu'il ne devait prendre à sa remorque aucun wagon officiel ou particulier. J'avais pensé que, dans l'intérêt de ce train, il pouvait être utile de donner des ordres à cet effet. Ces ordres ont été effectivement donnés et on s'y est conformé. Il était défendu de remorquer même le wagon du ministre des Chemins de fer.

M. MONK: Etait-ce un décret du conseil?

M. EMMERSON: Non, c'était un arrêté de l'administration; mais je ne suis pas sûr s'il n'existe point un décret du conseil. La seule fois que, durant le temps dont je parle, on s'est écarté de cette règle, c'a été à la prière de Son Excellence le Gouverneur général dans une circonstance où il y avait urgence. Après deux ans, tout cela a été changé et sans annulation de l'ordre donné, on permet aux fonctionnaires de se faire voiturier à la suite de ce train, bien que nul autre chemin de fer au Canada ou aux Etats-Unis n'autorise jamais pareille chose dans le cas de trains-express limités. Ce train de l'Intercolonial ne fait entre Montréal et Halifax que dix-sept arrêts. Il arrête aux points divisionnaires, aux points de jonction et aux grands centres, mais nulle part ailleurs. Il a servi à faire connaître l'Intercolonial dans tous les Etats-Unis mieux que ne l'aurait pu faire tout autre moyen. Malgré cela, il m'est souvent arrivé depuis deux ans de voir à la suite de ce train jusqu'à deux wagons officiels du bureau de direction. Il en est résulté que le train s'est trouvé en retard et n'a pas fait sa vitesse habituelle. Aussi, sa réputation en a souffert. Je crois qu'il faudrait insister sur l'observance de la règle, et je conseillerais au ministre des Chemins de fer d'y avoir l'œil. Il me semble que les fonctionnaires de l'Intercolonial peuvent trouver d'autres trains auxquels ils attacheraient leurs wagons. De cette manière, ils ne gêneraient pas ni retarderaient le public qui voyage sur ces trains qu'on lui dit être rapides et ne faire qu'un nombre d'arrêts relativement restreints. A ce même propos, je dirai que l'Ocean Limited devrait continuer son service toute l'année. Si un train de grande vitesse doit être supprimé, que ce soit l'express maritime. Ce train circulait en hiver, sur une partie du chemin. On nous enlève l'Ocean Limited, et l'express maritime seul est continué.

Je voudrais le contraire de cela; je laisserais l'express maritime aller jusqu'à Campbellton afin de satisfaire aux besoins de la province de Québec. Je voudrais aussi que l'on fit concurrence au Pacifique-Canadien et, pour avoir ce que nous n'avons pas aujourd'hui, c'est-à-dire le transport

en hiver d'entier parcours, je continuerais l'Ocean Limited, qui serait à cette saison bien plus utile au public voyageur et rapporterait à l'Intercolonial un revenu beaucoup plus considérable qu'il ne le fait aujourd'hui. Je mentionne ces choses simplement pour que le ministre prenne connaissance de la situation, et j'espère qu'après y avoir réfléchi, il m'approuvera.

M. MONK: Je verrai à ce que le ministre soit informé des observations de mon honorable ami et j'espère qu'il sera d'avis de continuer l'Ocean Limited, pendant l'hiver. Je ne crois pas que ces choses aient eu lieu depuis que le présent Gouvernement est au pouvoir, non pas du moins en tant que le ministre des Chemins de fer est concerné, car il n'a été aux Provinces maritimes qu'une fois, et c'était en hiver, alors que l'Ocean Limited ne marchait pas.

M. EMMERSON: Je ne dis pas que le ministre ait fait remorquer son wagon par l'Ocean Limited, mais c'est ce que fait le bureau de direction, qui laisse également tirer par l'Ocean Limited les wagons privés des autres chemins de fer canadiens ou américains. C'est là une politesse qui est faite à ces chemins de fer, et ils rendent la pareille à notre ministre ou aux administrateurs de l'Intercolonial en visite aux Etats-Unis. Ces actes de civilité ne s'étendent pas cependant jusqu'aux trains-express. Aux Etats-Unis, jamais ces trains ne remorquent le wagon de qui ce soit, et, par suite, les Américains n'ont aucune raison de s'attendre que nos trains-express vont remorquer leurs wagons. Ce que je dis, c'est que le bureau d'administration de l'Intercolonial a permis que ses wagons et d'autres fussent attachés à l'Ocean Limited, au grand préjudice de ce train et du public voyageur.

Port et rivières.—Améliorations à la rivière des Français, \$100,000

M. MURPHY: Je désire renouveler la demande que j'ai faite hier soi et qui, par une entente avec l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Rogers) devait être répétée quand l'honorable ministre des Travaux publics (M. Monk) serait à son siège. Il s'agit de l'item 107, relatif à un crédit de \$100,000, pour des améliorations à la rivière des Français. Il a été dit hier soir que le Gouvernement avait annoncé ce qu'il entendait faire à l'égard du canal Welland; qu'il avait demandé une ouverture de crédit de \$200,000, et qu'il avait approuvé le tracé. J'ai alors désiré savoir quelle décision le Gouvernement avait prise relativement au canal de la baie Georgienne. C'est donc au ministre des Travaux publics que je demanderai aujourd'hui si les \$100,000 de ce crédit seront

dépensés à des ouvrages destinés à faire partie du canal de la baie Georgienne.

M. BORDEN: Quelle est la question de l'honorable député?

M. MURPHY: Je vois à l'item 107 un crédit de \$100,000 pour des améliorations à la rivière des Français, et je désirerais savoir si les travaux projetés vont faire partie du canal de la baie Georgienne; ou encore quelle est à l'égard de ce canal l'intention du Gouvernement.

M. MONK: Ce crédit de \$100,000 a pour objet d'améliorer la navigation sur la rivière des Français et par là de rendre plus facile la circulation entre les grands lacs, le lac Nipissing et North-Bay. Si les améliorations sont exécutées, il y aura une économie considérable de temps et d'argent dans le transport du charbon et du fret en général entre le lac Nipissing et les Grands Lacs par la rivière des Français. Nous n'espérons pas avec \$100,000 être en mesure d'exécuter ces améliorations, mais nous pouvons toujours commencer à améliorer la navigation. De telles améliorations vont naturellement profiter au canal de la baie Georgienne, et tout ce que l'on fait dans ce sens tend à diminuer les frais de cette entreprise. Nous avons par exemple dépensé l'année dernière près de \$30,000 à nettoyer la rivière des Prairies, près de Montréal, et ce sera autant de gagné si plus tard s'exécute le projet du canal de la baie Georgienne. Je ne crois pas avoir besoin cependant de répéter ce qui déjà a été dit, savoir que ce projet est à l'étude et qu'avant de nous prononcer il sera nécessaire d'en faire un examen plus approfondi quand nous aurons plus de temps à nous. Les calculs faits précédemment sont déjà quelque peu anciens. Nous les reprendrons dans les quelques mois qui vont suivre, et nous les repasserons avec le plus grand soin. Nous serons alors en meilleure position d'apprécier au juste quel sera le coût de ce grand ouvrage.

M. MURPHY: Je suppose en ce cas que la dépense de ces \$100,000 n'a pour objet rien qui se rattache au canal de la baie Georgienne.

M. MONK: Non autrement que je viens de dire.

M. MURPHY: Quelle est la nature des travaux à exécuter avec cette somme?

M. MONK: Mon honorable ami n'ignore pas qu'il y a plusieurs années, à vrai dire quand le dernier Gouvernement est arrivé au pouvoir, on a fort débattu le projet de creuser la rivière des Français de manière à faciliter la navigation entre la baie Georgienne et le lac Nipissing et à donner aux bâtiments d'un certain tirant d'eau accès au lac Nipissing et à North-Bay. C'est dans cette vue que nous faisons ce travail.

M. MURPHY: Dois-je comprendre, à ce que dit mon honorable ami, qu'il y a au budget un crédit de \$12,000 pour la révision des études et autres travaux se rattachant à l'entreprise du canal de la baie Georgienne.

M. MONK: Je demande le vote de ce crédit précisément dans le but de faire faire une révision soigneuse des estimations faites jusqu'à présent du coût de cet ouvrage, pour que nous soyons en mesure de présenter au Gouvernement quelque chose de plus certain quant aux frais de l'entreprise. Ces estimations sont quelque peu anciennes, et nous voulons les réviser.

M. MURPHY: N'y a-t-il pas un crédit supplémentaire de \$12,000?

M. MONK: Oui.

M. GRAHAM: Mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden) a-t-il pensé à faire faire les travaux relatifs au canal sous la direction du ministère des chemins de fer et des Canaux, plutôt que par les soins du ministère des Travaux publics.

M. BORDEN: C'est là une question que nous n'avons pas étudiée.

M. MURPHY: Ce ne sera donc pas à tort si nous disons que ce crédit n'a pas pour objet des travaux qui se rattachent à la construction du canal de la baie Georgienne.

M. BORDEN: L'objet est celui qui est exprimé ici.

M. EMMERSON: Il serait difficile de penser qu'il en dût être autrement puisque le ministre dit lui-même que rien n'a été décidé quant à la construction du canal de la baie Georgienne, et qu'il y faudra de nouvelles recherches et de nouvelles études.

Dépenses de la commission internationale des pêcheries sous le régime du traité réglementant les pêches dans les eaux contiguës à la ligne frontrière, \$5,000.

M. BORDEN: L'imprimeur a omis de mentionner le chiffre de ce crédit, et je propose, en conséquence, d'insérer là celui de \$5,000.

M. GRAHAM: A propos, mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) a fait mettre aux Débats un relevé très important de l'exacte situation des affaires qui se rattachent à ce traité. Cet exposé est un peu long; le ministre l'a fait préparer à ma demande et l'a fait mettre aux Débats. Si quelques députés désirent prendre connaissance de ce que font les deux pays sous le régime du traité relatif aux pêcheries, ils trouveront cet exposé dans les Débats d'aujourd'hui.

(L'item ainsi modifié est adopté.)

M. MONK.

Gouvernement civil.—Allocation additionnelle à un secrétaire particulier, \$700.

M. LEMIEUX: Dans quel ministère est ce secrétaire particulier?

M. MONK: Au ministère des Travaux publics.

M. LEMIEUX: Combien de secrétaires particuliers le ministre a-t-il?

M. MONK: Je n'en ai qu'un.

M. LEMIEUX: Cependant, je vois deux item; un de \$700, et une autre somme, à l'item 462, de \$2,800. Ces deux sommes sont-elles pour le même secrétaire? Quel est le total payé à ce secrétaire particulier? Il semble y avoir quelque part une faute d'impression.

M. MONK: Les appointements sont de \$2,400, et rien de plus.

M. LEMIEUX: Depuis combien de temps ce secrétaire est-il dans l'administration?

M. MONK. Depuis que je suis ministre.

M. LEMIEUX: Sans vouloir critiquer la chose outre mesure, il me semble que, pour un secrétaire qui vient d'arriver, c'est là un gros traitement. Si le ministre allait quitter le département demain, ce nouvel employé resterait au ministère avec ce que je considère être des appointements très élevés. Quand je suis arrivé ici en 1896, le traitement d'un sous-ministre n'allait guère au-delà de \$3,000.

M. MONK: Je ne suis pas prêt pour le moment à engager une discussion sur ce point. Dans mon administration, un secrétaire particulier doit connaître les deux langues. J'ai en français une correspondance très volumineuse, et c'est là une qualité exceptionnelle.

Mon secrétaire connaît la sténographie également bien dans les deux langues et il écrit dans les deux langues avec une égale facilité. La tâche est extrêmement difficile; et il y faut des aptitudes spéciales. Le secrétaire commence de bonne heure et finit tard tous les jours, et il mérite chaque sou de cette somme.

M. EMMERSON: D'après les nouveaux arrangements, l'allocation de \$600 est supprimée.

M. BORDEN: Je ne le crois pas.

M. EMMERSON: Cela porterait donc les appointements du secrétaire particulier à \$3,000. Est-ce que les secrétaires particuliers ont aujourd'hui \$2,400, plus l'allocation ordinaire?

M. BORDEN: Il peut leur être accordé cette somme.

M. LEMIEUX: Quel était le maximum auparavant? Ils avaient \$600 et une place de commis.

M. BORDEN: Le maximum était de \$1,600.

M. LEMIEUX: Un secrétaire particulier peut maintenant recevoir \$2,400, plus les \$600; ce qui fait \$3,000.

M. BORDEN: Je dis le maximum; mais après avoir servi un certain temps, un secrétaire particulier pourrait, je suppose, être avancé, et, de fait, quelques-uns ont plus que cette somme.

PROROGATION.

M. BORDEN propose que la séance soit levée.

M. GRAHAM: Je me suis laissé dire que des arrangements avaient été pris pour la prorogation des Chambres lundi à trois heures.

M. BORDEN: On s'attend que la prorogation aura lieu lundi à trois heures.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heures et cinquante-deux minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 1er avril 1912.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

COMMUNICATION.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante du colonel H. C. Lowther, secrétaire de Son Altesse Royale le Gouverneur général:

Ottawa, 1er avril 1912.

L'honorable Orateur de la Chambre des communes,

Monsieur,—J'ai reçu instruction du Gouverneur général de vous informer que Son Altesse Royale se rendra dans la salle du Sénat cet après-midi à quatre heures pour procéder à la cérémonie de prorogation de la présente session du Parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. G. LOWTHER, Lieut.-col.
Secrétaire du Gouverneur général.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Le rapport du département du Commerce et de l'Industrie pour 1911 est déposé par M. Monk au nom de M. Foster.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

MAITRES DE POSTE A KAMOURASKA.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Quels sont les noms de tous les maîtres de poste du comté de Kamouraska mentionnés dans une liste adressée au ministre des Postes par M. W. A. Potvin, accompagnant une lettre en date du 6 novembre 1911 demandant leur destitution?

2. Quels sont les noms des personnes recommandées dans ladite liste pour remplacer lesdits maîtres de poste?

M. PELLETIER:

Nom du bureau de poste.	Directeur de la poste.	Personne recommandée.
St-Pacôme.....	Luc Lizotte....	François alias Pitre Michaud
St-Germain de Kamouraska.....	Chrysostôme Michaud.....	Jos. A. Moreau.
St-Denis de la Bouteillerie.....	Dlle C. Paradis..	Théophile Languais.
St-Pascal.....	August Hébert..	Mde P. E. Côté.
St-Bruno de Kamouraska.....	Ovide Bonenfant	Jos. Gagné.
Ste-Hélène de Kamouraska.....	Martial Chénard	Anselme Ouellet.
St-Eleuthère.....	Israël Langlais..	Jean Théberge.
Pohénégamook....	Thomas Nadeau.	Rodrigue Label.
St-André Station..	Joseph Albert...	Louis Bossé.
St-Philippe de Néri.....	Thomas Paradis,	F. X. Roy.

TRAVAUX PUBLICS A L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics voudrait-il dire pour quelles raisons il n'a pas été pourvu dans le budget supplémentaire à des crédits pour un quai à L'Assomption, un brise-glace sur la rivière L'Assomption et un édifice public en la ville des Laurentides, pour remplacer les crédits votés sur l'exercice 1911-1912 qui n'ont pas été utilisés?

2. Qui a demandé que ces travaux ne soient pas faits?

M. MONK: Les crédits mentionnés dans la 1re partie de la question n° 4 figuraient tous, il est vrai, dans le budget de 1911-1912, mais ils n'ont pas été employés quand le Gouvernement actuel est entré en fonctions. Il est devenu nécessaire à la suite de rapports subséquents d'examiner de nouveau la question de la nécessité de chacun de ces travaux. Nous n'avons pas encore recueilli assez de renseignements pour nous permettre de prendre une décision pour l'exécution de ces travaux.

2. Il n'y a pas eu de demande spéciale de ne pas procéder à l'exécution de ces travaux, mais des observations ont été faites, de différents côtés, qu'ils n'étaient pas urgents et à la suite de ces observations le Gouvernement a ajourné l'inscription au budget d'un crédit pour les exécuter.

Sir WILFRID LAURIER: Qui a fait les observations?

M. MONK: Je ne pourrais pas le dire de mémoire. Je sais qu'au sujet du brise-glace, des observations ont été présentées par M. Morin, le candidat battu et, je crois, par d'autres.

M. LEMIEUX: Les gens de l'Assomption qui ont fait les observations sont représentés par M. Morin. C'est comme les trois tailleurs de la rue Tooley.

M. MONK: Il y a eu aussi d'autres observations, je peux déposer les documents.

Sir WILFRID LAURIER: C'est plutôt un peu tard aujourd'hui.

M. LEMIEUX: A la prochaine séance de la Chambre.

LE CAPITAINE EDMUND KENNIE.

M. PUGSLEY demande:

1. Le capitaine Edmund Kennie a-t-il été renvoyé de son poste de capitaine de la drague "Restigouche", autrefois "The Nereus"? Si oui, pour quelle raison?

2. Des accusations ont-elles été portées contre le capitaine Kennie? Dans l'affirmative, par qui et quelle en est la nature?

3. Est-il vrai que Hugh Alcorn, de Harvey, comté d'Albert (N.-B.), a été nommé capitaine de ladite drague en remplacement du capitaine Kennie?

4. Ledit Hugh Alcorn a-t-il les capacités voulues dans l'espèce? Dans l'affirmative, a-t-il acquis son expérience en manœuvrant des dragues à vapeur?

M. MONK:

1. Oui.

2. Non.

3. Oui.

4. Il a ses certificats comme capitaine de remorqueur.

SERVICE DE LA POSTE RURALE.

M. ELSON demande:

1. Quel est le nombre de boîtes utilisées pour le service de la poste rurale dans la province de l'Ontario?

2. Quel est le nombre de ces boîtes utilisées sur la ligne postale de London?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre bientôt des mesures en vue d'établir un service régulier de distribution rurale dans le comté de Middlesex, en exécution de la loi modifiant la loi sur le service civil?

M. PELLETIER:

1. 15,151.

2. 8,477.

3. Aussitôt que le service de la distribution postale sera organisé en conformité de la loi du service civil relatif à la poste rurale, cette question sera immédiatement étudiée avec soin.

M. MONK.

APPEL DE LA UNITED SHOE MACHINE- RY COMPANY.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. A-t-on demandé permission d'en appeler au comité judiciaire du conseil provincial dans l'affaire de l'enquête tenue par la United Shoe Machinery of Canada, sous le régime de la loi des enquêtes en matière de différends industriels?

2. Dans l'affirmative, sur quoi est basée cette demande d'en appeler, et quels sont les points en litige?

3. Le Gouvernement était-il représenté, et, si oui, par qui?

4. La demande a-t-elle été accordée? Si elle ne l'a pas été, quelles ont été les raisons du refus?

M. CROTHERS:

1. Oui. Par la United Shoe Machinery Company, je crois. C'était un appel de la décision du juge devant lequel la demande a été présentée pour obtenir une convocation d'une commission d'enquête. La demande avait été refusée.

2. La question était de savoir si la décision du juge relativement à une demande de commission était finale et non soumise à appel.

3. Le Gouvernement était représenté par un avocat, M. Geoffrion, nommé par l'ex-Gouvernement.

4. Elle n'a pas été accordée. Le motif donné est qu'il était évident qu'il n'y avait pas d'appel de la décision du juge à qui la demande avait été faite.

MOTION ADOPTEES SANS DISCUS- SION.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de tous papiers, lettres, etc., concernant la destitution de Frederic Veit, employé par le département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Gaspé.—M. Lemieux.

Copie de toute lettre, requête, plainte, déclaration ou autre document quelconque en la possession du département de la Marine et des Pêcheries et se rapportant à la destitution de M. Alfred Lalonde, employé aux magasins des chantiers de l'Etat à Saint-Joseph de Sorel, et à la nomination de son successeur.—M. Cardin.

Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, etc., en la possession du Gouvernement ou de l'un de ses départements, au sujet de la destitution d'Archibald Barss, maître de poste à New-Harbor (Ouest), comté de Guysboro (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations, demandes d'enquêtes se rapportant en quelque manière aux gardiens de phare de Repentigny, P.Q., MM. Léon Rivest, J. B. Lachapelle et Louis Dubois, depuis le 21 septembre dernier, ainsi que copie de l'enquête et du rapport de l'enquête tenue en la matière.—M. Séguin.

Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, etc., en la possession du

Gouvernement ou de l'un de ses départements, au sujet de la destitution de A. B. Cox, gérant de l'usine de réduction du chien de mer à Canso, N.-E.—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, lettres, enquête, rapports, témoignages, etc., se rapportant à la destitution ou à la retraite de Baptiste Desjardins comme gardien du phare de Kamouraska il y a quelques années.—M. Lapointe.

Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes et autres papiers ou documents en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, concernant la destitution James Webber, gardien de phare à Torbay-Point (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes et autres papiers ou documents en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, concernant la destitution de John Davis, garde-pêche, Guysboro (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes et autres papiers ou documents en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, concernant la destitution H. L. Tory, garde-pêche, Guysboro (N.-E.).—M. Sinclair.

DESTITUTION DU DR THOMPSON.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai reçu samedi soir, tard dans la soirée, un télégramme de Dawson, disant que le docteur Thompson, chirurgien du poste de gendarmerie de Dawson, avait été destitué. Je ne sais pas si mon très honorable ami a reçu ou non le renseignement. Peut-il déclarer si cette destitution a été faite?

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je ne pourrais vraiment pas le dire de mémoire. Je n'en ai pas connaissance pour le moment. Dans la journée j'essaierai de m'en assurer.

LE BASSIN DE RADOUB DE QUEBEC.

M. LEMIEUX: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire demander au ministre des Travaux publics si une nouvelle publiée dans la "Presse" de vendredi est exacte.

L'honorable ministre sait qu'une réunion a eu lieu dans la salle du comité des chemins de fer et qu'elle était composée de citoyens de Québec qui ont eu une entrevue avec l'honorable ministre des Travaux publics, le très honorable premier ministre et mon ami le ministre des Postes au sujet de la construction future d'un bassin de radoub à Québec. A deux ou trois occasions différentes, j'ai demandé au ministre des Travaux publics si un syndicat avait été formé et si une promesse lui avait été faite qu'une subvention lui serait donnée en vertu de la loi des subventions aux bassins de radoub. Chaque fois, mon honorable ami a déclaré qu'aucune promesse de ce genre n'avait été faite et qu'il n'avait aucune connaissance de la formation d'un syndicat en vue de cette entreprise. Or, je vois dans la "Presse" de vendredi soir une nouvelle disant que l'honorable député

de Montmorency (sir Rodolphe Forget), qui est un financier bien connu, part pour l'Europe avec l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny) en vue de persuader un syndicat français de s'occuper de cette question de la construction d'un bassin de radoub à Québec. La nouvelle dit de plus que sir Rodolphe Forget a obtenu la promesse du ministre des Travaux publics et du Gouvernement que ce syndicat aurait la préférence et profiterait du bénéfice d'une subvention. Je voudrais que mon honorable ami nous dise s'il connaît l'existence d'un syndicat et s'il est vrai qu'une promesse a été faite, enfin si l'on a fait quelque chose à propos de ce projet.

M. MONK (ministre des Travaux publics): Je ne puis pas comprendre l'insistance de mon honorable ami. Je lui ai répondu plus d'une fois ici que je ne connaissais absolument rien de la formation d'un syndicat de ce genre, et je n'en connais pas plus aujourd'hui que dans les occasions précédentes. Je n'ai jamais fait de promesse et je n'ai jamais fait de déclaration comme celle qui est citée par l'honorable député.

M. LEMIEUX: Par la "Presse".

M. MONK: Je ne m'inquiète pas de ce que dit la "Presse" ce sont les paroles que nous prononçons ici sous notre responsabilité personnelle qui comptent. J'ai déclaré à une nombreuse députation venue de Québec que j'espérais sincèrement qu'un syndicat se chargerait d'entreprendre la construction de ce bassin de radoub, car ce n'était pas l'intention du Gouvernement de construire lui-même des bassins de radoub, mais qu'il y avait un tel besoin de ce bassin à Québec ou dans le voisinage que si une compagnie n'entreprenait pas sa construction il s'agirait de savoir si le Gouvernement n'interviendrait pas.

J'ignore absolument s'il existe un syndicat ou non; personne n'est venu me parler au nom d'un syndicat; je ne crois pas qu'il soit possible de faire une déclaration plus claire.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. DEVLIN: J'ai demandé des renseignements au sujet d'un crédit de \$100,000 affecté aux travaux dans la rivière des Français et depuis le Gouvernement nous a fait connaître ses intentions au sujet du canal Welland. Je désirerais savoir à quoi sera employé ce crédit?

M. l'ORATEUR: J'ai entendu poser cette question deux fois. Il y a un règlement qui défend de revenir sur le même sujet. Quand un ministre a une fois donné sa réponse, il est irrégulier de l'interroger de nouveau.

M. DEVLIN: J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur. J'ignorais que le ministre des Travaux publics eût fait con-

naître la politique du Gouvernement au sujet du canal de la baie Georgienne.

M. MONK: Mon honorable ami trouvera ces renseignements dans les Débats de vendredi dernier.

GARE DU TRANSCONTINENTAL NATIONAL A QUEBEC.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable premier ministre me permettra-t-il de lui rappeler que l'ancien Gouvernement avait adjugé la construction d'une gare du Transcontinental national à Québec, à l'endroit connu sous le nom de marché Champlain. Au commencement de la session, on nous a dit que l'entreprise avait été suspendue pour permettre une nouvelle étude de la question. Une décision a-t-elle été prise et le Gouvernement a-t-il ordonné la reprise des travaux?

M. BORDEN (premier ministre): Je sais que le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) avait cette question à l'étude tout récemment. Je n'ai pas été informé qu'une décision ait été prise.

Sir WILFRID LAURIER: Ainsi nous devons supposer que la question est encore à l'étude.

M. BORDEN: Mon honorable ami supposera ce qu'il voudra. Je viens de lui exposer ce que je crois être l'état de la question.

M. PELLETIER (directeur général des Postes): Pour l'information de l'honorable chef de l'opposition, je puis ajouter que le ministre des Chemins de fer m'a dit que cette question serait une des premières dont il s'occuperait, dès que nous en aurons fini avec les travaux accablants de la session.

Sir WILFRID LAURIER: J'espère que Dieu lui viendra en aide.

LES CADETS DE MARINE.

M. GAUVREAU: Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait-il que le cours de deux ans, au collège naval d'Halifax se termine le 1er juillet prochain? Si à cette date le "Niobe" n'est pas prêt à recevoir ces jeunes cadets, que se propose-t-il d'en faire? Les enverra-t-il en Angleterre ou les gardera-t-il au Canada?

M. HAZEN: Le "Niobe" est dans le bassin de radoub à Halifax, où il subit des réparations qui coûteront \$200,000. Le travail se fait avec toute la rapidité possible, et je n'ai aucun doute que le "Niobe" sera en état de recevoir ces jeunes gens, à la date mentionnée par mon honorable ami.

LES BILLETS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU: Le premier ministre est-il informé que le département des Chemins de fer et des Canaux a l'intention de

M. DEVLIN.

mettre, sur les convois de l'Intercolonial, des employés spécialement chargés de percevoir les billets ou le prix des places?

M. BORDEN (premier ministre): C'est une simple question d'administration qui relève entièrement du bureau administratif. Je n'ai jamais entendu parler de cette question.

M. EMMERSON: L'autre jour, le ministre des Chemins de fer a annoncé que c'était son intention de mettre, sur les convois, des employés chargés de percevoir les billets et les prix des places, en dehors du chef de train.

HOPITAL DE MARINE POUR LES PECHEURS.

M. SINCLAIR: Je désire rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries la nécessité d'un navire-hôpital pour les pêcheurs de haute mer, sur la côte est du Canada. Nous avons entre quatre et cinq mille pêcheurs engagés dans cette industrie, pendant plusieurs mois de l'année. C'est à peu près la saison où ils partent et un très grand nombre habitent le comté représenté par l'honorable député de Lunenburg (M. Stewart).

M. L'ORATEUR: A cette phase de la session je ne crois pas que l'honorable député puisse introduire une question donnant lieu à un débat, ni prononcer un discours. Il lui est permis cependant de poser une question ou de donner une explication, pouvant servir à une question.

M. SINCLAIR: Les crédits du département de la Marine ont été passés à la hâte vendredi et l'honorable ministre de l'Intérieur qui dirigeait les délibérations de la Chambre déclara qu'on ne s'en tiendrait pas strictement au règlement et que les départements pourraient interroger le ministre en aucun temps avant la prorogation.

M. BORDEN (premier ministre): Vu la circonstance, la Chambre consentira peut-être à ce que l'honorable député fasse ses remarques.

M. SINCLAIR: Ces pêcheurs s'absentent pendant deux ou trois mois, à chaque voyage et sont privés de tous soins médicaux. Il arrive souvent des accidents, ou des épidémies de diphtérie, de fièvre ou de petite vérole se déclarent. Les pêcheurs dans ces régions éloignées sont presque privés de tous secours. Il arrive quelquefois qu'ils réussissent à atteindre un port et à se faire admettre dans un hôpital de marine, le long de la côte; mais le voyage est toujours très difficile. Dans la mer du Nord, des navires-hôpitaux accompagnent les bateaux de pêche. Nos pêcheurs se tiennent sur les bancs et peuvent facilement communiquer entre eux, pendant la saison de pêche. Je ne crois pas qu'une seule classe de notre population soit aussi

privée de secours médicaux que ces pêcheurs, qui passent presque toute leur vie sur mer.

Nous avons au Canada des hôpitaux en abondance, des ambulances pour recueillir et transporter les blessés et les malades, mais ces pêcheurs sont à des centaines de milles du rivage, exposés à toutes sortes d'accidents et de maladies. Les voyages durent ordinairement plusieurs semaines pendant lesquels les pêcheurs sont complètement privés de soins. La flotte de pêche française sur les bancs est accompagnée d'un navire-hôpital. Plusieurs pêcheurs canadiens m'ont raconté que les médecins français s'étaient souvent montrés très généreux à leur égard et leur avaient prodigué des soins gratuitement. Vu que la flotte canadienne, sur ces bancs, est plus considérable que celle des autres pays, il serait peut-être à propos d'y envoyer un navire-hôpital ou même deux.

Le docteur Grenfell s'est chargé de ce service sur la côte du Labrador, mais j'ignore s'il reçoit de l'aide de l'Etat. Je crois qu'il compte plutôt sur les contributions des particuliers. Je soulève cette question pour que le ministre l'étudie pendant les vacances et décide s'il serait possible de faire quelque chose pour venir en aide aux pêcheurs de haute mer.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): A cette phase de la session, il n'est pas possible de mettre à exécution la proposition de mon honorable ami, vu qu'il faudrait demander au Parlement de voter un crédit pour payer les dépenses que nécessiteraient ces arrangements. Quels que soient les mérites de cette proposition, il est maintenant trop tard pour prendre une décision.

Je crois que c'est la première fois qu'une semblable proposition est faite à la Chambre et l'honorable député de Guysboro, qui a été pendant dix ou onze ans un partisan dévoué du parti au pouvoir, n'a jamais songé à saisir la Chambre de cette question, ni même d'en faire la proposition aux ministres qui avaient toute sa confiance.

Ce n'est cependant pas une raison pour que le présent Gouvernement ne s'occupe pas sérieusement de cette question et il n'est jamais trop tard pour se repentir. Il est possible qu'à cette onzième heure mon honorable ami cherche à se faire pardonner son indifférence passée pour les pêcheurs dont le sort paraît tant l'inquiéter aujourd'hui.

Je crois que cette question serait plus facilement et plus effectivement réglée au moyen d'une entente internationale. Les bancs sont fréquentés non seulement par les pêcheurs du Canada, mais aussi par ceux des Etats-Unis, de la France, et de plusieurs autres pays. Il serait peut-être possible de conclure un arrangement par

lequel les pêcheurs des différents pays contribueraient en proportion de leur nombre, et de l'importance de leurs opérations, à l'entretien d'un navire-hôpital qui servirait à tout le monde.

Je crois qu'un hôpital établi dans ces conditions serait mieux aménagé et mieux administré.

Dans la mer du Nord, il existe des règlements sévères pour le maintien de l'ordre, l'emplacement des différents navires pour qu'ils ne se nuisent pas les uns les autres et pour qu'ils n'empiètent pas sur les droits des voisins. Ces règlements ont été adoptés à la suite d'une entente qu'on a appelé la convention de la mer du Nord et les différents pays, à tour de rôle, envoient un navire pour maintenir l'ordre et faire observer les règlements. Je crois que nous devrions bientôt suivre cet exemple sur les bancs et la chose sera encore plus nécessaire si nous n'arrivons à une entente internationale, pour interdire la pêche au moyen des chaluts à vapeur. Si cette pêche n'est pas prohibée à la suite d'une entente internationale, nous serons obligés d'établir une surveillance sur les bancs pour le maintien de l'ordre et l'observance des règlements, et en même temps nous pourrions peut-être procurer aux pêcheurs les avantages d'un navire-hôpital, comme le propose l'honorable député de Guysboro.

Je puis dire à mon honorable ami que le conseil qu'il donne mérite l'étude qu'en fera le ministère.

M. SINCLAIR: Je remercie sincèrement l'honorable ministre à propos de ce qu'il vient de dire, cependant, je suis persuadé que le très honorable chef de la gauche ne m'accusera pas de négligence en ce qui a trait à l'exposition des avantages dont les pêcheurs ont joui durant tout le laps de temps qu'il a été à la tête des affaires du pays. Persuadé que l'honorable ministre désire sincèrement que nul autre département de l'Etat ne surpasse celui qui lui est confié et qu'il est prêt en tout temps à accepter ce qu'on peut lui conseiller de faire dans le but de protéger les pêcheurs, persuadé, dis-je, que ce sont là les sentiments qui l'animent, j'espère qu'il prendra en bonne part les conseils que je me permets de lui soumettre en cette circonstance.

EPIZOOTIE SUR LES CHEVAUX A WEYBURN.

M. OLIVER: Il y a quelques jours je signalais à l'honorable ministre de l'Agriculture un rapport de nature à créer de l'anxiété, je voulais parler de la nouvelle répandue à propos de l'épizootie qui sévirait sur les chevaux et qu'on nommerait la morve. On faisait allusion à ce qui se passait à Weyburn. Evidemment, le but de ceux qui ont fait circuler cette nouvelle, c'était de nuire à l'immigration des Etats-Unis au Canada. Je me suis permis de

laisser entendre à l'honorable ministre qu'il devrait prendre immédiatement les moyens de se renseigner lui-même, d'abord, et la Chambre ensuite, sur tous ces faits de façon à mettre fin une fois pour toutes à ces bruits alarmants. Certes, on avait exagéré le fait et cela, dans le but de nuire; j'estime que mon honorable ami (M. Burrell) agira sagement en exposant les faits sous leur véritable jour avant que la session ne se termine, en sa qualité officielle, afin de faire cesser toutes ces craintes.

M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): J'ai promis à l'honorable représentant d'Edmonton de le renseigner sur ce point, en ma qualité officielle, lorsque je serais en état de le faire, mais la question est encore à l'étude et l'enquête à laquelle elle a donné lieu n'est pas encore terminée définitivement. C'est principalement pour cette raison et aussi parce qu'il me fallait expédier sans retard la besogne, que je n'ai pu jusqu'à présent parler de cette question. Tout ce que je puis dire aujourd'hui—et c'est avec plaisir que je le dis—c'est que la nouvelle publiée dans les journaux et que j'ai lue très attentivement lorsque mon honorable ami me l'eut signalée était certainement exagérée, pour ne rien dire de plus. Autant que je me rappelle, l'article du journal en question affirmait que la plus grande partie des chevaux que les colons venus des Etats-Unis avaient amenés avec eux, disparaissaient, grâce à cette maladie; il semblait que le but de cet article était de laisser entendre que les autorités canadiennes avaient décidé d'abattre les chevaux des colons qui arrivaient au Canada, ce qui était absolument inexact.

Mon honorable ami sait que le ministère a pour coutume de faire examiner tous les chevaux avant qu'ils ne pénètrent au Canada, afin de constater si ces bêtes ne sont pas atteintes de morve et, à la suite de la campagne entreprise par l'ancien Gouvernement et celui-ci dans le but de faire disparaître ces maladies contagieuses chez les chevaux, nous avons pu, dans une très grande mesure, arrêter les progrès de cette maladie si désastreuse pour l'industrie de l'élevage des chevaux au Canada. C'est surtout au printemps que nous arrivent ces troupeaux de chevaux; la coutume établie consistait à accepter le certificat du bureau de l'élevage aux Etats-Unis, certificat qui nous faisait connaître les résultats des examens qu'on avait faits de ces chevaux. Si ce certificat, qui indique l'état des chevaux suivant les températures et autres détails de cette importance, est satisfaisant et démontre aux préposés de cette division du ministère que les chevaux en question ont été examinés aux Etats-Unis par les autorités compétentes et qu'ils ne souffrent aucunement de la maladie contagieuse dont il est question, on accepte ce certificat et

M. OLIVER.

l'on permet que ces chevaux entrent au Canada. Il fallait édicter un règlement de cette nature, car, autrement, les fonctionnaires du ministère n'auraient pu agir avec entière connaissance de cause lors de l'entrée au Canada d'une si grande quantité de chevaux, parce qu'il leur aurait été impossible de faire l'examen de chacune de ces bêtes. Lorsqu'il existait le moindre soupçon que le certificat n'était pas satisfaisant sous tous rapports, la coutume établie voulait qu'on fit à la frontière même l'examen de ces animaux au fur et à mesure qu'ils y arrivaient, puis on en permettait l'entrée au Canada. Il était nécessaire d'établir des règlements de cette nature, car, autrement, les fonctionnaires du ministère n'auraient pu exécuter la somme énorme de travail qui leur était assignée, s'il leur eût fallu examiner tous les chevaux qui nous arrivaient ainsi en aussi grande quantité. Voilà pourquoi on a estimé qu'un certificat de la nature dont on parle était satisfaisant. Il arrive qu'on met en doute ce que contient ce certificat et qu'on se demande si les dates ou les températures qu'on y trouve mentionnées sont bien exactes. Dans l'incertitude, on a établi en coutume de faire à nouveau l'examen de ces animaux avant qu'ils ne pénètrent au Canada. S'ils ne peuvent supporter l'épreuve qu'on leur fait subir dans ces cas-là, ils sont renvoyés aux Etats-Unis, parce qu'ils n'ont pas été réellement en quarantaine ici et parce que, dans le sens véritable du mot, ils n'ont pas pénétré au Canada. Il y a plus: s'ils ne pouvaient subir l'épreuve dont je parle, on les laissait entrer au Canada en la façon ordinaire.

En outre, si un importateur de chevaux voulait en faire entrer une certaine quantité au Canada, il pouvait le faire, du moment qu'il obtenait un permis spécial, suivant la formule 59 des règlements, et qu'il signait une déclaration affirmant qu'il ferait examiner à nouveau les bêtes en question. On isolait alors les chevaux à l'endroit où ils se trouvaient; des médecins vétérinaires faisaient cet examen pour constater s'il existait des symptômes de cette maladie et, si ces médecins se prononçaient dans l'affirmative, on abattait ces animaux sans indemniser leurs propriétaires. Celui qui faisait ce commerce d'importation se soumettait à ce règlement et c'est bien ce qui est arrivé dans le cas qui nous occupe.

Il s'agit ici d'un commerçant de chevaux qui avait pour habitude d'amener au Canada une quantité considérable de ces animaux, 67 dans la circonstance dont je parle. On les isolait afin de les faire examiner à nouveau par nos médecins vétérinaires, mais il n'y en eut que 17 qui furent acceptés. Le rapport qu'adressait par voie télégraphique un de nos fonctionnaires, établissait que l'épreuve dont j'ai parlé avait

été basée sur la réaction locale, thermale et constitutionnelle opérée ainsi. Il demandait qu'on abattit ces chevaux, s'engageant lui-même à faire exécuter ce travail, permission qui lui fut immédiatement accordée.

Toutefois, certaines gens—surtout parmi ceux qui font ce commerce d'importation de chevaux—croyaient qu'alors même qu'on soumettait les chevaux à cette épreuve, celle-ci ne pouvait établir parfaitement que cette maladie existât dans le cas de ces animaux. D'où beaucoup de malaise parmi les intéressés, malaise où l'on retrouve un peu de ce sentiment dont mon honorable ami a parlé et qui se résume à dire que cette épreuve n'a été tentée que dans le but de nuire à certaines localités où l'on conduit les chevaux achetés à l'étranger, ce qui est absolument faux. Notre inspecteur en chef pour le Manitoba, M. McGilivray, que l'honorable député (M. Oliver) connaît probablement, un fonctionnaire dont les services sont très appréciés et à qui revient en très grande partie le mérite d'avoir fait disparaître du Manitoba cette maladie, est venu à Ottawa faire rapport de la situation, puis il est retourné dans l'Ouest et il a reçu l'ordre d'étudier très attentivement cette question et de voir à ce qu'on soumit à nouveau ces chevaux à l'épreuve dont j'ai parlé, puis, de nous faire rapport. Nous aurons probablement ce rapport avant deux semaines. Je suis persuadé que nous avons tenu l'attitude qu'il fallait prendre. Le ministère que j'ai l'honneur de diriger ne désire qu'exercer la surveillance la plus étroite possible et cela, dans l'intérêt des éleveurs, sans crainte aucune de même que sans favoritisme aucun à seule fin d'arrêter la propagation d'une épidémie des plus sérieuse.

M. OLIVER: Qu'est-il advenu dans le cas des 50 chevaux qu'on a gardés pour les examiner à nouveau?

M. BURRELL: Un nouvel examen aura lieu probablement vers le 4 avril.

EXPEDITIONS DE GRAIN AUX ELEVEATEURS INSTALLEES AUX POINTS TERMINUS.

M. OLIVER: Je soulevais il y a quelques jours la question des expéditions de grain aux élévateurs installés aux points terminus. Je faisais observer que, au lieu d'augmenter—je parle du nombre des inspections qui se faisaient à Winnipeg à l'approche du printemps—ces dernières diminuaient; j'ai demandé alors à l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) s'il pouvait expliquer d'une façon satisfaisante ce qui semblait être un état de choses très sérieux et très déplorable. J'espère que l'honorable ministre pourra nous fournir ce renseignement aujourd'hui même.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie n'est pas à son siège. Il a pris connaissance de la question que lui a posée l'autre jour mon honorable ami (M. Oliver). Toutefois, je me demande quelle réponse pourrait bien faire l'honorable ministre. Il est vrai que la quantité de blé qu'on reçoit aux élévateurs installés aux points terminus diminue, mais cela provient de ce que ces élévateurs sont remplis jusqu'au faite. Le blé qu'on expédie aujourd'hui prend surtout la route de Duluth. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie sera à son siège dans quelques minutes et je lui signalerai la question posée par mon honorable ami.

DROITS MINIERES, ETC.—SANCTION DE DECRETS DU CONSEIL.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Je tiens à signaler à la Chambre un projet de résolution qui a pour but de confirmer certains décrets du conseil adoptés d'après le statut relatif aux terres fédérales pour l'administration de ces dernières. Ce projet de résolution se résume à demander au Parlement de confirmer un certain nombre de décrets que le conseil a adoptés sous l'ancien Gouvernement et qui approuvent certains règlements relatifs à la mise en vigueur de certains droits miniers y compris ceux relatifs à l'extraction de la houille, du pétrole, du gaz naturel, sable à goudron, etc., ainsi qu'à l'administration et à la concession des essences forestières et des forces hydrauliques qu'on trouve dans ces terres fédérales. Ces résolutions ont été adoptées d'après les dispositions qui s'y rattachent et qu'on trouve au statut relatif aux terres fédérales. Il y a encore plusieurs autres décrets du conseil qui approuvent les règlements adoptés d'après les dispositions des statuts relatifs au parc des montagnes Rocheuses, aux réserves forestières et aux parcs du Dominion, sans compter le statut du Yukon. D'après tous ces statuts le Gouvernement se trouve forcé d'obtenir la sanction des deux Chambres du Parlement à la session qui suit immédiatement la date de tels arrêtés du conseil, s'il veut mettre en vigueur la législation ainsi adoptée. Copie de ces décrets du conseil a été déposée sur le bureau le 1er décembre; il était facile à tous les membres de la députation qui voulaient la consulter, de satisfaire ce désir. Je propose à la Chambre de ratifier les décrets dont je viens de parler.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DES SUBSIDES EN SEANCE GENERALE.

La Chambre passe à l'examen de résolutions budgétaires adoptées en comité des subsides.

Travaux publics.—Imputable sur le revenu.—Edifices publics au Nouveau-Brunswick.—Achat d'un terrain où sera construit un édifice public à Shédiac, \$1,000.

M. EMMERSON: Lorsqu'il a été question de ce crédit, j'ai déclaré que je ne m'opposais aucunement à ce que la Chambre le votât, mais que je voulais simplement signaler à l'attention des ministres un besoin plus urgent qui se fait sentir dans le cas de Shédiac, je fais allusion à la demande qu'on a faite et qui se rapporte à la construction d'un quai à l'île Shédiac. La population qui habite cet endroit ne possède pas le moindre quai et j'aimerais représenter instamment à l'honorable ministre combien il est à désirer qu'on maintienne au budget supplémentaire le crédit qui s'y trouvait inscrit à la dernière session. On compte un grand nombre de familles qui sont établies à cet endroit.

Ce sont, pour la plupart, des pêcheurs qui font un peu de culture. Possesseurs de canots et de petits navires, ils n'ont aucun moyen d'aborder dans l'île. Je crois que la question a été récemment signalée à l'attention du ministre des Travaux publics (M. Monk) par certains habitants de Shédiac dont les dires, quant à la nécessité de cet ouvrage, doivent s'accorder avec les miens. Il eût mieux valu réinscrire au budget le crédit de \$3,000 pour le quai de Shédiac qu'y porter une somme de \$1,000 pour l'achat d'un emplacement. Voici des années que la population de Shédiac n'a pas de quai; elle serait bien aise d'en avoir un, et se passerait plus volontiers d'un édifice public que d'une chose dont elle a absolument besoin.

M. MONK (ministre des Travaux publics): On m'a parlé de la nécessité de construire un quai à Shédiac, et je compte pouvoir, d'ici à la fin de l'année, prendre des dispositions en vue de la construction d'un débarcadère convenable. Je connais très bien Shédiac et j'ai pensé qu'il convenait d'y acquérir l'emplacement d'un bâtiment public. Mais mon honorable ami n'est pas sans savoir qu'il nous est impossible de pourvoir à tout. Bien souvent, quand un ministre désire faire exécuter tel ou tel ouvrage, il lui faut, bien qu'il ait l'appui du ministre des Finances, tenir compte des besoins du pays en général et des légitimes revendications de ses collègues, et le conseil est appelé à faire une juste répartition des crédits entre les différents ministères. Je compte cependant que je pourrai, l'an prochain, tenir compte de la demande faite par l'honorable député (M. Emmerson).

M. EMMERSON: Je sais fort bien que l'honorable ministre n'est pas capable de pourvoir à tout. Je voulais simplement lui faire observer qu'il eût été préférable, puisque les sommes mises à sa disposition sont assez restreintes, de doter la popula-

tion de Shédiac du quai dont elle a besoin que de lui faire cadeau d'un bâtiment public, qui ne serait qu'une sorte d'objet de luxe.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je rappellerai au ministre qu'au cours des trois dernières années, le câble télégraphique entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme s'est rompu deux ou trois fois. Le ministre ferait bien de faire examiner ce câble au cours de l'été. Sur terre aussi, le service télégraphique est fort médiocre.

M. L'ORATEUR: Je ferai observer à l'honorable député que l'article du budget en ce moment à l'étude a trait aux ouvrages publics de la province de Québec.

M. MONK: Je veillerai à ce que cette observation de l'honorable député (M. Hughes) (King) soit signalée sans délai au surintendant des télégraphes.

Edifices publics de la province de Québec.—Bâtiments public à Louiseville, crédit supplémentaire, \$5,000.

M. LEMIEUX: J'aimerais que le ministre me donnât certains renseignements au sujet du bâtiment public de Louiseville. A-t-on choisi un emplacement ou en a-t-il été offert un?

M. MONK: L'acquisition d'un emplacement à Louiseville a fait l'objet d'une assez volumineuse correspondance. Si je me rappelle bien, un fonctionnaire du ministère fut envoyé sur les lieux avec mission de s'efforcer d'en arriver à une entente, mais je ne saurais dire s'il y a réussi ou non. Je crois cependant que le choix de l'emplacement est définitivement fait depuis deux ou trois jours.

M. LEMIEUX: De qui l'a-t-on acheté?

M. MONK: Je ne saurais dire en ce moment.

M. LEMIEUX: Je vois cet autre item: "Montréal, succursale de la poste, Saint-Laurent, centre, \$25,000". S'agit-il d'un bâtiment nouveau? Peut-être se trouve-t-il rue Saint-Laurent. Je sais qu'il existe une succursale près de la rue Ontario. Est-ce de celle-là qu'il s'agit?

M. MONK: Cette somme de \$25,000 est inscrite au budget en prévision de l'achat de l'emplacement d'une succursale de la poste qui sera érigée dans la partie nord-est de la division Saint-Laurent, à proximité de l'angle formé par la rue Saint-Laurent et l'avenue des Pins.

M. LEMIEUX: Et la succursale de la rue Notre-Dame-ouest, se trouve-t-elle dans les limites de la ville ou dans Saint-Henri?

M. MONK: Dans les limites de la ville.

M. LEMIEUX: C'est un bâtiment nouveau?

M. MONK: Oui.

M. LEMIEUX: L'emplacement est acheté ?

M. MONK: Le choix en est arrêté depuis deux ou trois jours. Il se trouve à l'angle de la rue Notre-Dame et d'une autre rue.

M. LEMIEUX: Je vois encore cet autre item: "Montréal—Ancienne douane, réparations". Qu'est-ce que ce bâtiment?

M. MONK: Cette somme servira à réparer l'ancienne douane de la rue Youville.

M. LEMIEUX: Et il y a cet item: "Nouveau bureau de poste "B" pour remplacer celui de la rue Sainte-Catherine-ouest, \$350.-000". Mon honorable ami se propose sans doute de vendre le bureau de poste actuel, qui n'est pas assez vaste pour répondre aux besoins du public, et d'en construire un nouveau? L'emplacement est-il acheté? Et s'il l'est, où est-il situé?

M. MONK: Nous avons, il y a quelque temps, acheté un emplacement au coin des rues Bishop et Sainte-Catherine.

M. LEMIEUX: De qui ?

M. MONK: Le terrain appartenait au sénateur McKay. Nous l'avons acquis d'une autre personne au prix de \$237,000. C'est sur cet emplacement que nous nous proposons d'ériger le nouveau bureau de poste.

M. LEMIEUX: Je crois savoir que l'honorable ministre a nommé un directeur des travaux publics à Montréal dans la personne de M. Deschamps.

M. MONK: Pas pour surveiller ces travaux-là.

M. LEMIEUX: Quelles seront les fonctions de M. Deschamps ?

M. MONK: Je me suis fondé sur le rapport du sous-ministre disant qu'il y aurait avantage à diviser le travail accompli jusqu'à présent par M. Limburner. L'achat des matériaux constitue une partie de ce travail; M. Limburner continue d'en être chargé. M. Deschamps surveillera les ouvriers employés aux travaux ordinaires, mais n'aura pas à s'occuper des nouveaux bâtiments. De très graves accusations d'ingérence politique ont été portées contre M. Limburner.

J'avais pu me convaincre du bien fondé de ces accusations. Une enquête avait eu lieu, j'avais eu toute la preuve sous les yeux et en étais venu à la conclusion que M. Limburner avait réellement, ainsi que l'avait constaté le commissaire enquêteur, fait acte d'homme de parti. D'autre part, il s'était bien acquitté de sa tâche et nombre de personnes appartenant aux deux partis politiques considéraient qu'il eût été

vraiment malheureux de destituer un bon employé parce qu'il lui était arrivé une fois ou deux—il l'a avoué lui-même—de contrevenir au règlement. A tort ou à raison, je décidai de le maintenir dans son emploi après l'avoir mis au fait de la preuve irrefutable de sa culpabilité, et je crois que chacun m'approuvera d'avoir agi de la sorte.

M. LEMIEUX: Pour que le ministre l'ait gardé à son emploi, il fallait que M. Limburner ne fût pas bien coupable. D'autre part, je sais que cet employé a beaucoup d'influence auprès du Gouvernement actuel. C'est, si je ne m'abuse, un ami intime de M. Ducharme, et je sais que celui-ci a tout intérêt à ne pas le déranger.

M. MONK: Il ne m'en a jamais parlé. Je l'ignorais.

M. LEMIEUX: Si mon honorable ami souffre que je le critique avec modération, comme c'est mon habitude, je lui dirai qu'il se fait une idée singulière de ce qui constitue l'ingérence en politique. M. Limburner, dit-il, fut sur le point d'être révoqué parce qu'il s'était occupé activement de politique. Je suppose que le ministre a chargé M. Deschamps de représenter le ministère de concert avec M. Limburner parce que ce jeune homme, fort honorable d'ailleurs, mais complètement ignorant des choses de l'architecture et dépourvu des connaissances techniques indispensables à l'accomplissement de la tâche qui lui est assignée, est un des gros bonnets politiques du comté de Jacques-Cartier. Depuis quinze ans, c'est M. Deschamps qui est chargé de l'organisation des forces conservatrices dans ce comté. Le ministre considère que M. Limburner ne doit pas être destitué et nomme M. Deschamps, meneur politique du comté de Jacques-Cartier. Le motif est bien détestable. L'honorable ministre, il va sans dire, a de grandes obligations à M. Deschamps, et il lui donne là la preuve de sa reconnaissance profonde. Quoique n'ayant aucune aptitude à accomplir la tâche qui lui est assignée, on lui donne un emploi dont—quels sont les appointements de M. Deschamps?

M. MONK: \$1,600.

M. LEMIEUX: M. Deschamps recevra \$1,600 par année et n'aura pour ainsi dire rien à faire. Dépourvu de connaissances techniques et n'étant pas architecte, il est complètement étranger à tout ce qui a trait aux travaux publics; mais depuis quinze ans il parcourt le comté de Jacques-Cartier, au vu et au su de tout le monde, en qualité d'organisateur salarié des forces conservatrices.

M. L'ORATEUR: Je crois que l'honorable député s'écarte un peu trop de l'objet de la discussion. Il ne s'agit plus là de l'item mis à l'étude.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, si je parle de M. Deschamps, ce n'est que par rapport à l'érection de ces nouveaux édifices à Montréal. Je regrette que l'honorable ministre ne se soit pas trouvé ici l'autre jour, quand nous avons voté cet item, car j'aurais eu quelques observations à lui faire à ce sujet. Toutefois, monsieur l'Orateur, puisque vous dites...

M. L'ORATEUR: L'honorable député m'a peut-être mal compris. Quand il dit que celui qui a été nommé à Montréal, avec des appointements de \$1,600, un homme incompetent. La reconnaissance du ministre envers M. Deschamps, qui est l'organisateur des élections dans le comté de Jacques-Cartier, coûte \$1,600 par an au pays.

M. LEMIEUX: Je dirai en deux mots, tout ce que j'ai à dire. Je reproche au ministre d'avoir nommé à Montréal, avec des appointements de \$1,600, un homme incompetent. La reconnaissance du ministre envers M. Deschamps, qui est l'organisateur des élections dans le comté de Jacques-Cartier, coûte \$1,600 par an au pays.

M. MONK: Je regrette que mon honorable ami ait jugé à propos de faire ces remarques à cette phase de la session. Elles n'ont aucune raison d'être. La chose est surtout regrettable pour M. Limburner. Je me suis intéressé à lui et bien que les faits qu'on lui reproche me paraissent prouvés, qu'il ne les nie même pas, on peut se montrer clément pour une infraction de cette nature, si l'accusé remplit bien son devoir. Je le connaissais; je lui ai parlé.

M. LEMIEUX: Quel est le salaire de M. Limburner?

M. MONK: \$1,600, comme M. Deschamps. J'ai dit à M. Limburner que l'enquête avait établi la vérité des accusations portées contre lui, que cette enquête avait coûté de l'argent au pays, que j'avais parfaitement le droit de le destituer et que j'avais obtenu du conseil l'autorisation de le destituer, mais que je le maintiendrais dans sa position s'il promettait de ne plus se mêler de politique.

Je n'ai aucun doute que la Chambre approuvera l'attitude que j'ai prise dans cette circonstance. Nous ne pouvons pas être trop sévères envers les fonctionnaires qui interviennent dans les élections. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas pousser les choses trop loin. Dans le cas actuel j'ai dit à M. Limburner que je lui conserverais son emploi, s'il promettait de ne plus se mêler des élections. Je le lui ai dit moi-même et je le lui ai fait dire par ses amis. Je suis certain que ceux qui le connaissent m'approuveront.

J'ai entre les mains un rapport qui a été fait à mon prédécesseur et s'est sur ce

M. L'ORATEUR.

rapport que je me suis basé pour décider d'avoir deux fonctionnaires à Montréal, un pour l'achat des matériaux, car nous faisons beaucoup d'achats à Montréal, et l'autre pour engager et surveiller les ouvriers dont nous avons continuellement 75 vriers dont nous avons continuellement soixante-quinze ou quatre-vingts à l'ouvrage.

C'est en me basant sur ce rapport que j'ai retenu les services de M. Deschamps. En le nommant, je lui ai fait savoir que j'exigeais de tous les fonctionnaires du département qu'ils s'abstiennent de prendre part aux élections fédérales, provinciales ou municipales, et que tant que je serais à la tête au département, je destituerais ceux qui ne se conformeraient pas à cette règle.

M. EMMERSON: Cela veut-il dire que s'il aide aux candidats du Gouvernement...

M. MONK: La défense est absolue.

M. EMMERSON: Pour ou contre.

M. MONK: Pour ou contre. Je connais ce jeune homme; je le sais honnête, digne de confiance et capable de remplir la position.

M. LEMIEUX: Quel âge a-t-il?

M. MONK: Entre 37 et 42 ans. Il est sobre, ponctuel et très capable de surveiller et diriger les ouvriers. Il n'est ni architecte ni comptable et je n'ai pas voulu lui confier l'achat des matériaux. Je savais que M. Limburner, grâce à son expérience, pouvait faire ce travail mieux que lui.

Il n'a jamais été un "deus ex-machina" dans le comté de Jacques-Cartier. Il appartient à une famille qui a toujours habité le comté et s'est toujours intéressée à mes élections, mais je ne vois pas que cela le rende indigne d'occuper la position à laquelle je l'ai nommé.

Dans le cas de Limburner, il y avait un fait particulièrement grave. Dans une élection provinciale, M. Tellier adressait la parole et M. Limburner fit du tapage et interrompit l'orateur à plusieurs reprises. Des personnes présentes lui firent des remontrances, mais il n'en continua pas moins à troubler l'assemblée. Le fait est amplement prouvé. J'ai consulté les dépositions, et l'infraction était claire, mais isolée. Cela ne lui est arrivé qu'une fois. Dans ces circonstances, j'ai agi comme je viens de l'expliquer et je suis convaincu que la Chambre approuvera ma conduite.

Sir WILFRID LAURIER: Il ressort de ces explications qu'il y a encore au ministère un fonctionnaire que le ministre n'a pas destitué; cela lui fait honneur et je l'en remercie. Mais sa bonne action me paraît contrebalancer par une autre qui n'est pas aussi méritoire. Si j'ai bien compris, il a nommé M. Deschamps pour engager les

ouvriers. Il doit se rappeler que ce système a déjà été adopté et n'a pas donné de résultats satisfaisants. Se rappelle-t-il le cas de celui qui avait été chargé d'engager les ouvriers pour le pont Curran, et les ennuis que cela causa au Gouvernement de l'époque?

M. MONK: Si ce fonctionnaire ne s'acquitte pas convenablement de sa tâche, nous pourrions le congédier. Il est chargé d'engager et de surveiller les ouvriers, d'après ce que je comprends. Il devra se conformer, sous peine d'en subir les conséquences, aux règles du ministère. Je suis vraiment surpris d'entendre le très honorable chef de l'opposition parler comme il vient de le faire. Il connaît mieux que cela. A Ottawa même, nous avons reçu de nombreuses demandes de destitutions; toutes ont été soumises à un commissaire enquêteur dont l'attitude semble donner satisfaction aux inculpés.

Sir WILFRID LAURIER: Je sais qu'on a dû reprendre certains employés qui avaient été destitués.

M. MONK: Les rapports n'ont pas tous été examinés. Nous en avons reçu un grand nombre du commissaire enquêteur qui n'ont pas encore été étudiés; mais je n'ai pas encore entendu une seule plainte contre ce commissaire.

M. DEVLIN: Le ministre a-t-il décidé de reprendre ceux qui n'ont commis d'autre crime que de se mêler d'élections?

M. L'ORATEUR: Je crois que l'honorable député enfreint le règlement. Il reste 22 pages du budget supplémentaire à étudier, et cela demandera beaucoup de temps si les députés se permettent des digressions.

M. DEVLIN: Oui; mais à Hull, il y a 22 hommes dont le sort dépend de la décision que le ministre prendra après avoir étudié ces rapports, et je crois avoir le droit de lui demander ce qu'il entend faire. C'est fort sérieusement que je fais cette question, car je sais qu'un bon nombre d'employés sont dans l'attente et n'osent pas se chercher de nouveaux emplois, et je voudrais être en position de pouvoir leur conseiller de se pourvoir ailleurs s'ils ne doivent pas être repus.

M. MONK: Des plaintes ont été faites, et nous avons décidé d'instituer une enquête. Les rapports ne me sont parvenus que ces jours derniers, et chaque fois que les accusations ne seront pas prouvées, il sera de notre devoir de reprendre l'employé. Il n'y a certainement pas 22 employés qui se trouvent dans une telle situation à Hull, et, je le répète, chaque fois que l'accusation ne sera pas prouvée, l'accusé aura le bénéfice du doute.

M. LEMIEUX: Je n'ai rien à dire de la nomination de M. Limburner. Il est à

l'emploi du ministère depuis nombre d'années, et je n'ai jamais entendu dire que l'on eût à s'en plaindre. Chose certaine, c'est que si une accusation sérieuse avait été portée contre lui et qu'il n'eût pas eu de protecteurs en haut lieu, on l'eût congédié sans merci. Il est chargé d'engager et de diriger 70 ou 75 ouvriers pour le ministère des Travaux publics à Montréal, et touche de ce chef des appointements de \$1,600. Je crois que les achats se font par voie d'adjudications. M. Limburner n'a donc que fort peu de chose à faire, et je ne vois pas pourquoi le ministre lui a adjoint M. Deschamps, quand il y avait à peine assez de travail pour occuper un seul homme. M. Deschamps, je le répète, a été nommé parce qu'il est depuis quinze ans l'organisateur des forces conservatrices dans le comté de Jacques-Cartier. Il est certain qu'il continuera d'agir comme tel dans son bureau à Montréal.

M. MONK: Cette assertion de l'honorable député est absolument gratuite et dénuée de tout fondement. Chacun sait que M. Limburner est fort occupé à Montréal; et sa tâche deviendra encore plus lourde, vu que nous avons décidé d'exécuter de nouveaux travaux. Il doit veiller à l'entretien et à la réparation des bâtiments publics, et si on ne m'avait pas fait un rapport concluant à la nécessité de diviser le travail en deux, je ne l'aurais pas fait. Quant aux hautes influences de M. Limburner, je ne lui en connais pas d'autres que celles qui résultent des circonstances que je viens d'expliquer.

M. LEMIEUX: Très bien!

M. MONK: M. Limburner habite le comté d'Hochelaga dont le représentant (M. Coderre) est venu m'exposer la situation. Je la connaissais, et je connais M. Limburner depuis des années. Je l'ai mandé au cours de l'enquête et ai eu avec lui plusieurs entrevues; je lui dis ce que je pensais de sa conduite et de son intervention dans les luttes électorales; je lui ai expliqué que j'étais autorisé par le conseil à le destituer, et je lui ai fait lire les dépositions recueillies à l'enquête. Quiconque lit ces dépositions, qu'il soit avocat ou non, arrive nécessairement à la même conclusion que moi; mais quand on n'a qu'une seule faute à reprocher à un fonctionnaire qui remplit bien son devoir, on peut être excusable d'user de clémence, et c'est ce que j'ai fait pour M. Limburner.

M. Coderre, député d'Hochelaga, est la seule personne qui soit intervenue en faveur de M. Limburner. Je connaissais M. Limburner moi-même, et je connaissais toutes les circonstances de son affaire. J'ai pensé bien agir en condamnant ce qu'il avait fait, et j'ai tout espoir que dans l'avenir la même chose ne se répétera pas.

Quant à savoir si M. Deschamps prendra part aux élections dans le comté de Jac-

ques-Cartier à l'avenir, je demanderai à la Chambre comment pourrait-il le faire après avoir été nommé à cet emploi dans ces circonstances? J'ai dit à M. Deschamps que je ne voulais pas, pour aucune considération, le voir dans le comté quand il occupera cet emploi.

Il est possible qu'en le nommant j'aie été influencé par un sentiment d'amitié politique, mais y a-t-il quelque mal à nommer un ami politique? Je ne le crois pas. Mais je puis dire à cette Chambre que si M. Deschamps n'écoutait pas les conseils que je lui ai donnés lorsque je l'ai nommé, j'agirai immédiatement. Le service public a grandement besoin d'être amélioré, particulièrement le service extérieur, et je crois qu'il est absolument nécessaire que nous empêchions par tous les moyens à notre disposition les employés publics de se mêler aucunement d'élection.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. MONK: A quoi nous servirait d'améliorer le service public, de le porter même au degré de perfection qu'il a atteint même en Angleterre, après tous les abus qui l'avaient rongé, si nous permettons à nos fonctionnaires publics de prendre part aux élections? Nous ne pouvons être trop sévères à cet égard.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur. . .

M. L'ORATEUR: L'honorable député a parlé plus d'une fois.

M. BORDEN: Ce n'est pas l'habitude lorsque la Chambre adopte des résolutions budgétaires en séance générale qu'un député parle plus qu'une fois sur une même question.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Travaux publics n'était pas dans la Chambre vendredi soir lorsque nous avons voté ses crédits par charité.

M. MONK: Je n'ai que faire de votre charité.

M. LEMIEUX: Très bien, je ne parlerai plus.

M. MONK: Je l'accepterais plutôt d'un autre que vous.

M. LEMIEUX: Je rappelle l'honorable ministre au règlement. Il ne s'adresse pas à l'Orateur, et il n'a pas le droit de parler comme il parle dans le moment.

M. MONK: Je regretterais beaucoup de vous devoir quelque chose.

M. L'ORATEUR: L'honorable ministre peut s'être écarté du règlement en ne s'adressant pas à l'Orateur, mais je ne crois pas qu'à part cela il l'ait violé en quoi que ce soit.

M. LEMIEUX: A-t-on acheté le terrain pour l'édifice public de Saint-Laurent, qui est dans le comté de Jacques-Cartier?

M. MONK.

M. MONK: La municipalité a donné le terrain.

M. LEMIEUX: Des soumissions ont-elles été demandées?

M. MONK: Non, on ne demande les soumissions que lorsque le crédit a été voté par le Gouvernement.

M. LEMIEUX: Ces \$25,000 représentent-ils toute la somme que coûtera cet édifice, ou une partie seulement?

M. MONK: Je répondrai à cette question avec plaisir, lorsque j'aurai les plans et le devis estimatif. Je crois que cette somme suffira amplement.

Sir WILFRID LAURIER: Elle devrait suffire.

M. LEMIEUX: Quelles sont les recettes du bureau de poste de Saint-Laurent.

M. MONK: Je ne pourrais pas donner des chiffres de mémoire, mais les recettes sont considérables.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre n'a-t-il pas ses notes devant lui?

M. MONK: Je ne crois pas que mes notes donnent le chiffre des recettes de la poste.

M. LEMIEUX: Il est malheureux que l'honorable ministre n'ait pas été à son siège vendredi.

M. MONK: Je n'étais pas ici, et la Chambre a jugé à propos de voter ces crédits.

M. LEMIEUX: En l'absence de l'honorable ministre.

M. MONK: Comment mon honorable ami peut-il dire que je suis souvent absent?

M. LEMIEUX: Nous avons voté des millions de dollars pour le département de l'honorable ministre lorsqu'il n'était pas dans la Chambre.

M. MONK: Je n'ai pas demandé à l'honorable député de voter ces millions.

M. LEMIEUX: Mais on l'a demandé pour l'honorable ministre.

M. MONK: Je n'en sais absolument rien.

M. LEMIEUX: Si mon honorable ami n'en sait rien, il dormait probablement.

M. MONK: Je ne sais pas qu'elle mouche a piqué mon honorable ami.

M. LEMIEUX: Je suis de très bonne humeur, mais l'honorable ministre ne veut pas donner le renseignement demandé.

M. L'ORATEUR: Je n'ai pas besoin de rappeler à l'honorable député, qui est un vieux parlementaire qu'il n'a pas le droit d'interrompre un membre qui a la parole.

M. LEMIEUX: Cet édifice est dans le comté même de l'honorable ministre.

M. MONK: Je ne comprends plus l'esprit qui anime mon honorable ami depuis que je siége sur les banquettes ministérielles. L'honorable député est généralement aimable, mais mon passage de ce côté-ci de la Chambre semble lui avoir mis la haine au cœur. J'avais pensé pendant quelque temps que mon collègue M. Pelletier avait une part dans cette haine, mais l'honorable député semble vouloir maintenant la concentrer toute sur moi. Je lui dirai que la population de la paroisse et du village de Saint-Laurent est de 3,502 âmes.

M. LEMIEUX: J'ai demandé quelles étaient les recettes.

M. MONK: Mon honorable ami connaît très bien la vieille paroisse de Saint-Laurent.

M. LEMIEUX: Oui, ma famille vient de là.

M. MONK: C'est une vieille et grande paroisse et je suis heureux de voir que cette Chambre a voté un crédit pour un édifice public dans cette paroisse. A mon avis, c'est une grande économie à faire, aujourd'hui que la ville de Montréal étend ses limites à tous ses villages alentour, que d'acquérir des terrains pour des édifices publics, on économisera des centaines de milliers de dollars que l'on serait obligé de dépenser plus tard. Dans cette paroisse est située la maison mère des sœurs Sainte-Croix, une congrégation importante. L'inspecteur des bureaux de poste est d'avis qu'une localité importante comme Saint-Laurent mérite un édifice public. Ce fonctionnaire a fait rapport le 16 janvier 1912, que les dimensions de l'édifice dans lequel est logé le bureau de poste présentement, sont de 30x20 pieds, le passage de 12x20 pieds et l'espace réservé au bureau de 8x12 pieds. Les recettes de ce bureau de poste en 1909-10 ont été de \$1,542.54 et pour 1910-11, \$1,395.51. Les mandats émis en 1909-10 se sont élevés à \$9,353.53 et en 1910-11, \$7,160.41. Les mandats payés en 1909-10, se sont élevés à \$8,087.27, et en 1910-11, à \$7,224.06.

M. LEMIEUX: Je suis satisfait maintenant.

M. MONK: Est-il réellement possible de satisfaire mon honorable ami. Je n'en puis croire mes oreilles, quand je l'entends dire qu'il est satisfait.

M. LEMIEUX: Je suis entièrement satisfait.

M. MONK: De moi?

M. LEMIEUX: Oui.

M. LOGGIE: Puis-je poser une question à l'honorable ministre des Chemins de fer. On m'apprend de Chatham (N.-B.) que l'on

n'a pas encore demandé de soumissions pour la nouvelle gare à Chatham, et je voudrais demander au ministre si c'est l'intention de construire une nouvelle gare à cet endroit?

M. L'ORATEUR: Nous ne discutons présentement aucun crédit relatif à cette gare.

M. LOGGIE: Je croyais qu'il avait été compris samedi soir que nous pourrions poser toutes les questions que nous voudrions en séance générale.

M. BORDEN: Il est difficile aux ministres de répondre à des questions, à moins qu'ils n'aient avec eux tous leurs livres et les chefs de leur département. Le Gouvernement ne s'attendait pas qu'on lui demanderait des renseignements de ce genre aujourd'hui, car il nous aurait fallu amener quarante ou cinquante fonctionnaires dans cette Chambre.

M. EMMERSON: Il avait été compris avec le chef des whips que nous pourrions poser en séance générale les questions que nous nous abstenions de poser en comité des subsides. Cela a été très bien compris.

M. HUGHES (Victoria): Pas en séance générale.

M. EMMERSON: Excusez-moi. Il fut très bien compris que nous le pourrions.

M. L'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Emmerson) a raison, mais la discussion doit toujours se rapporter à des crédits en délibération et les honorables députés n'ont pas le droit de soulever des questions étrangères au débat.

M. SINCLAIR: J'ai compris bien distinctement que l'honorable ministre de l'Intérieur qui dirigeait la Chambre samedi soir, a consenti, si nous voulions laisser passer les crédits sans discussion, que nous aurions le droit de poser des questions et d'obtenir des réponses.

M. HUGHES (Victoria): Mais pas en séance générale.

M. L'ORATEUR: C'est ce que j'ai compris moi-même, mais j'ai compris aussi que les questions devraient être posées d'après les règlements de la Chambre. Il a été compris que dans la discussion des résolutions budgétaires en séance générale les honorables députés pourraient poser des questions relatives aux crédits votés en comité des subsides; mais ne pas aller en dehors de cela, et que l'on ne pourrait parler qu'une fois, si c'était nécessaire. On voudrait dépasser maintenant ce que l'on avait en vue.

Travaux publics.—Dépenses d'entretien.—Ports et voies fluviales.—Sackville.—Réparations et prolongement du quai, \$5,000.

M. EMMERSON: Que signifie ce crédit?

M. MONK: On estime la dépense à \$5,000. Il s'agit de prolonger de 10 pieds l'ancien pont municipal ou public, afin de porter à 3 pieds la profondeur de l'eau dans le bassin, et en même temps de le relier au moyen de caissons au quai du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, de l'autre côté du bassin. On aura ainsi un utile bassin et débarcadère pour les goélettes au terminus du chemin de fer, endroit où le besoin s'en fait sentir.

M. EMMERSON: Cela n'a aucun rapport avec le nouveau quai que l'on y construit en ce moment ?

M. MONK: Non.

M. EMMERSON: Je ne discuterai pas la question maintenant, car le temps fait défaut. Mais je suis surpris de ce l'on poursuit l'exécution de ces travaux, considérant que l'on a déjà établi récemment, au coude du fleuve, un quai permettant aux navires de se mettre au large sans difficulté, ouvrage entrepris sur les instances des personnes de l'endroit intéressées à la navigation. Apparemment, l'ancien quai doit être réparé. L'emplacement du nouveau quai a été décidé du temps de l'ancien Gouvernement, en dépit des instances de nombre de mes amis politiques ou personnels. Sans doute, je me réjouis de ce qu'on fait cette dépense, mais il reste à savoir si elle est bien d'intérêt public; on peut fort bien en douter lorsqu'on sait que déjà \$30,000 ou \$40,000 ont été dépensés sur un autre quai, en un endroit convenable pour la navigation. Cependant, le temps fait défaut pour la discussion de la question en ce moment.

Ponts de la ville d'Ottawa.—Déblais, etc., \$8,600.

M. MONK: Je propose que ce crédit soit modifié par la substitution des mots "ponts de la rivière Ottawa" aux mots "ponts de la ville d'Ottawa".

M. DEVLIN: Je présume qu'il est ici question du pont près de la chaudière et de ses avenues ?

M. MONK: Oui.

M. DEVLIN: Comme c'est moi, si je ne me trompe, qui ai le premier fait cette demande au ministre, je lui suggère l'opportunité d'exécuter ici des travaux durables, plutôt que de simples réparations temporaires, comme on a fait jusque'ici.

Sir WILFRID LAURIER: Cette modification peut avoir une très grande portée. Où sont situés ces ponts sur la rivière Ottawa ?

M. MONK: Nous avons d'autres ponts dans divers endroits sur l'Ottawa et nous y pratiquons, en vue de leur préservation,

M. EMMERSON,

le sautage des bancs de sable. Nous avons d'autres ponts sur la rivière Ottawa à part ceux qui sont dans la ville.

M. L'ORATEUR: C'est ici apparemment une erreur typographique; autrement ce serait changer l'affectation d'un crédit.

(La motion est adoptée.)

Réparation du chemin de la réserve indien-ne de Doncaster, comté de Terrebonne, \$400.

M. LEMIEUX: Le ministre du Revenu de l'intérieur voudra-t-il expliquer ce que signifie ce crédit ?

M. NANTEL (texte): C'est pour réparer un chemin sur la réserve des indiens.

M. LEMIEUX: Y a-t-il encore des indiens ?

M. NANTEL: Oui, il y a encore des indiens sur la réserve, et les blancs ne peuvent pas s'y établir.

M. WILSON (Laval): Je désire de nouveau poser la question que j'ai déjà faite au très honorable premier ministre, au sujet de l'ordre émis par la Chambre le 24 janvier pour le dépôt d'une liste des destitutions opérées dans tous les départements de l'administration, ainsi que des noms de ceux nommés en remplacement des employés destitués. Il y a quelques mois, j'ai demandé quel était le nombre des destitutions opérées dans chaque département et le nombre des nouvelles nominations, et on m'a informé qu'il était tellement grand qu'il y aurait lieu de donner à la réponse la forme d'un rapport. Je demande que ce soit fait dans le cours des vacances.

M. BORDEN: La question ne m'a pas encore été signalée. Dans le cours ordinaire des choses, les rapports qui n'ont pas été achevés à la fin d'une session parlementaire sont déposés au commencement de la session suivante.

M. WILSON (Laval): Je serais satisfait si le ministre voulait m'adresser le rapport durant les vacances. Il me semble qu'il serait facile de dresser ces tableaux par la comparaison des bordereaux mensuels de paie.

M. BORDEN: J'irai aux renseignements, et je me mettrai en rapport avec l'honorable député.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCES.

Sur motion de l'honorable M. White (ministre des Finances) la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. WHITE (Leeds) propose:

Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'exercice écoulé le 31 mars 1912, la somme de \$3,224,759.47 soit ac-

cordée sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

La motion est adoptée.

Rapport est fait de la résolution, qui est lue une 2e fois et adoptée.

M. WHITE (Leeds) propose :

Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'exercice expirant le 31 mars 1913, la somme de \$141,652,018.77 soit accordée sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

(La motion est adoptée.)

Rapport est fait de la résolution, qui est lue une 2e fois et adoptée.

M. WHITE (Leeds) demande à déposer un bill (n° 193) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public durant les exercices se terminant le 31 mars 1912, et le 31 mars 1913 respectivement.

La motion est adoptée, le bill est lu une 1re et une 2e fois, examiné en comité, rapporté, lu une 3e fois et adopté.

La séance suspendue à une heure est reprise à trois heures.

DISCUSSION D'UN MESSAGE DU SENAT RELATIF AU BILL CREATANT UNE COMMISSION DU TARIF.

La Chambre passe à l'examen d'un message du Sénat relatif à la modification du bill (n° 88) tendant à la création d'une commission du tarif.

M. L'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'un message a été envoyé au Sénat informant la Chambre qu'il persiste dans son 3e amendement aussi bien que dans les autres amendements faits au bill (n° 88) tendant à l'institution d'une commission du tarif, pour les raisons suivantes:

1. Parce que les renseignements qu'il désire obtenir se rapportent entièrement aux objets pour lesquels seulement l'institution d'une commission du tarif est justifiée.

2. Parce que ces renseignements peuvent aisément être obtenus en même temps que les autres renseignements requis par le paragraphe précédent.

3. Parce qu'il est très important, dans l'intérêt public, d'avoir un rapport sur les divers détails mentionnés dans ledit troisième amendement à l'égard des personnes qui voudraient l'imposition de taxes additionnelles sur tout le pays.

4. Parce que le Sénat est d'avis que ladite enquête spéciale se rapporte aux fins du bill.

5. Parce que ladite enquête et lesdits renseignements ont leur utilité et n'empêcheront ni ne retarderont indûment l'enquête visée par le bill.

M. WHITE (ministre des Finances): J'ai l'honneur de proposer que le message soit discuté immédiatement.

(La motion est adoptée.)

M. WHITE (Leeds): Au sujet de cette motion, je ne puis qu'exprimer ma profonde surprise de l'attitude que le Sénat a jugé à propos de prendre à l'égard de ce bill. Samedi de la semaine dernière, nous délibérâmes les quatre projets d'amendement proposés par le Sénat au bill pourvoyant à l'institution d'une commission du tarif. Le premier de ces projets d'amendement avait trait à la durée des fonctions de la commission. Le projet de loi édictait que chacun des commissaires resterait en fonction durant une période de cinq ans pour commencer, mais qu'il pourrait être relevé de ses fonctions par décret motivé rendu en conseil privé. Il était aussi prescrit qu'un commissaire, à l'expiration de ses fonctions, pourrait être nommé de nouveau. Le Sénat modifia la disposition de la manière suivante:

Chaque commissaire sera révocable à volonté.

La Chambre voulut bien agréer ce projet de modification. La seconde modification faite par le Sénat se rapportait au paragraphe d) de l'article 4:

d) Le coût, la valeur et les conditions de la main-d'œuvre en Canada, et ailleurs;

Rédaction aussi large qu'il était possible de la faire, à mon avis. Le Sénat proposa l'insertion des mots suivants:

"Y compris l'hygiène des employés", et cette Chambre voulut bien agréer cette proposition, bien qu'elle doive paraître parfaitement inutile à quiconque interprète exactement et convenablement le paragraphe en question. Le quatrième amendement proposé par le Sénat se rapportait au paragraphe 2, qui est ainsi conçu:

2. La commission doit faire une enquête sur toute autre matière, au sujet de laquelle le ministre désire être renseigné, relativement à tous produits qui, étant importés ou produits en Canada, sont susceptibles ou sont exempts de payer les droits de douane, et faire rapport au ministre.

Le Sénat propose de le modifier par l'addition des mots suivants:

Et l'enquête sur toute question de cette nature pourra inclure une enquête quant à l'effet que sera susceptible d'avoir sur l'industrie et le commerce le relèvement ou l'abaissement du droit actuel à l'égard d'une denrée quelconque.

Le Gouvernement et la Chambre voudront bien agréer cet amendement, bien qu'il se borne à permettre de faire quelque chose, et que, à mon avis, il soit entièrement inutile en vue de la rédaction du paragraphe 2. De sorte que, de quatre projets de modification proposés par le Sénat, trois ont été agréés par le Gouvernement et la Chambre, bien qu'il apparaisse à tout homme non prévenu que ces modifications du Sénat, que nous avons agréées par esprit de conciliation, n'ont aucune utilité. Maintenant, voici le qua-

trième projet de modification que le Gouvernement refuse d'agréer.

Le quatrième amendement a trait au paragraphe 2 de l'article 4 et, comme je l'ai déclaré à la Chambre samedi, cet amendement, à mon sens, devait, sans la moindre hésitation, être rejeté par cette Chambre comme il l'a été, quand nous n'aurions eu d'autre motif de le faire que les termes dans lesquels il est rédigé, étant donné l'importance de cette loi. Le texte proposé par le Sénat est, dans ses grandes lignes, parfaitement inintelligible. Il n'a aucun rapport avec l'objet de l'article, et, pour ce qui est des paragraphes que l'on propose d'ajouter, ils sont, eu égard à ce qui précède, inintelligibles. L'article 4, en effet, porte ce qui suit :

Relativement aux articles produits ou importés en Canada, la commission doit, sous la direction du Ministre, faire une enquête sur :

a) Le prix et le coût de la matière première en Canada et ailleurs, et le coût du transport de cette matière depuis l'endroit de production jusqu'à celui de l'emploi ou de la consommation ;

b) Le coût de production en Canada et ailleurs ;

c) Le coût de transport de l'endroit de production à l'endroit de l'emploi ou de la consommation, soit en Canada, soit ailleurs ;

d) Le coût, la valeur et les conditions de la main-d'œuvre en Canada, et ailleurs. . .

Et, avec l'amendement du Sénat

. . . y compris l'hygiène des employés, au Canada et ailleurs ;

e) Les prix reçus par les producteurs, manufacturiers, marchands de gros, détaillants et autres distributeurs en Canada et ailleurs ;

f) Toutes les conditions et tous les facteurs qui intéressent ou régissent le coût de la production et les prix que paient les consommateurs en Canada ;

En sus, un paragraphe *g*, aussi ample que possible, devant comprendre toutes les fins que cet article a en vue :

g) Et, en général toutes les conditions qui intéressent la production, la fabrication et les prix en Canada, comparativement aux autres pays,

Or, comme on a pu le voir, l'article 4 n'a pas un mot relatif aux droits, à un relèvement on à un abaissement de l'impôt, pas une expression qui de près ou de loin puisse se référer au tarif. La commission du tarif a pour objet principal et pour fin, non pas de relever ou d'abaisser l'a dit plus de cent fois dans cette Charles droits, pas même de mettre la chose en délibération, mais uniquement, comme on bre au cours du débat, de recueillir, sur les conditions économiques du pays, des renseignements qui permettent au Gouvernement qui n'a délégué et ne saurait déléguer à personne du dehors les pouvoirs qu'il tient de la Constitution, d'arriver, à une décision quant à sa politique relative au tarif. Ce sera autant d'ajouté à ce que

M. WHITE (Leeds).

nous connaissons déjà sur la matière, puisque ce va être le devoir de cette commission de s'enquérir de certains faits et d'en faire rapport au ministre. A cause même de ce qu'il exprime, sinon pour d'autre motif, cet amendement que propose le Sénat devait être rejeté, et je me serais attendu de l'auguste assemblée qu'elle seconderait les vues de cette Chambre.

Mais dans tous les cas où une demande d'augmentation est faite au Gouvernement.

Or, eu égard à l'article 4 auquel on rattache cette disposition, je la trouve absolument inintelligible, et personne dans cette Chambre, j'en suis persuadé, ne dira le contraire.

Dans tous les cas où une demande d'augmentation est faite. . .

Augmentation de quoi? Rien ne l'indique.

Augmentation de salaire? Toute augmentation qui puisse être suggérée. A mon sens une pareille proposition venant du Sénat n'aurait jamais dû être faite à l'égard d'une loi comme celle-ci. Ce n'est pas comme si une simple erreur avait été commise, puisque la chose a été signalée, et ce texte qui, comme je l'ai dit, ne devrait pas paraître dans les statuts de ce pays nous est délibérément renvoyé.

M. LENNOX: Me serait-il permis de demander au ministre des Finances si de fait il n'a pas lui-même mentionné ces raisons dans un débat précédent.

M. WHITE (Leeds): Absolument les mêmes que j'indique aujourd'hui. Elles ont paru dans les Débats, et le Sénat a pu en prendre connaissance.

Mais, dans tous les cas où une demande d'augmentation est faite au Gouvernement, la commission, en outre de son rapport sur les matières ci-dessus, doit faire un rapport spécial qui, dans le cas d'une industrie déjà établie, doit indiquer :

Supposons, comme je le disais l'autre jour, qu'il s'agisse d'une augmentation des droits, selon que le Parlement le fait entendre, voyons à quoi cela mène. Chaque année, à vrai dire tous les jours, il est adressé au Gouvernement des centaines de lettres, qui sollicitent le relèvement de quelque droit. Dans de semblables cas, le Gouvernement n'a pas toujours à faire une enquête; il peut, en effet, être évident qu'il n'a pas besoin d'être renseigné davantage. Par l'effet de cet amendement néanmoins, si quelqu'un écrit au Gouvernement une lettre demandant qu'un droit soit augmenté, "la commission, en outre de son rapport sur les matières ci-dessus", doit entrer dans les multiples détails mentionnés ici.

Etant donné le texte premier de l'article, je dis que, non seulement cette proposition, même prise isolément, est inintelligible, mais encore qu'elle est à tous égards incompatible avec l'objet de la présente loi.

Voyons maintenant les renseignements que le Sénat demande à faire comprendre dans ce rapport:

a) Le nombre de fabriques actuellement en activité, le nombre des employés, et donner dans chaque cas le nombre des hommes, femmes et enfants respectivement;

Le nombre de fabriques "actuellement en activité" et le nombre d'ouvriers "actuellement" employés. Que signifie le mot "actuellement" dans une loi comme celle-ci? Le nombre des ouvriers dans une fabrique change de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois. Le texte de l'article est, je le déclare, aussi intelligible, j'allais presque dire aussi absurde, que le texte de la disposition principale.

Je désire faire observer en outre que cette commission aura de très lourdes obligations à remplir à l'égard des recherches que leur prescrit l'article 4, et il n'est pas à désirer, quelque avantageux que puissent être pour cette Chambre ou pour le pays certains renseignements susceptibles de pouvoir être obtenus de quelque autre manière—que cette commission soit mal à propos gênée dans sa tâche ou encore qu'elle soit sans raison chargée d'une besogne sans rapport aucun, ou sans rapport nécessaire, avec les fonctions que cet article lui attribue. Retournons un moment en arrière et voyons à quelles recherches l'article 4 oblige la commission. Elle est tenue de s'enquérir de ceci:

d) Le coût, la valeur et les conditions de la main-d'œuvre, y compris l'hygiène des employés en Canada et ailleurs.

Pour donner à ces expressions leur sens habituel, elles comprennent toutes les conditions dans lesquelles le travail est susceptible de faire l'objet propre des recherches que la commission doit instituer. Je rappellerai aussi le paragraphe 9:

En général, toutes les conditions...

Le texte ne saurait être plus ample et plus absolu.

...qui intéressent la production, la fabrication et les prix en Canada, comparativement aux autres pays.

Et faire rapport au ministre.

Vous avez là toutes les conditions qui touchent au travail y compris l'hygiène des employés, chose dont la commission aurait à s'enquérir. Ainsi, sans tenir compte des termes de ce que l'on nous donne comme étant un amendement à l'article dont j'ai parlé, cette proposition est absolument inutile et parfaitement inapplicable.

J'arrive maintenant au paragraphe b, et j'y trouve le même vice de rédaction, la même évidence de faire vite, les mêmes motifs d'objections qu'à la modification principale suggérée au paragraphe a

Dans le cas d'une industrie déjà établie au Canada.

Voilà quels sont les mots qui déterminent le reste de la disposition.

Une liste des actionnaires, ainsi que le nombre et le montant des actions détenues par chaque actionnaire.

Or, je vous le demande, y a-t-il un sens dans ce paragraphe? Quels actionnaires? Quand on parle d'actionnaires, cela suggère l'idée d'une compagnie autorisée. Cependant, il n'y a pas un mot avant cela quant à une compagnie. Une liste des actionnaires." Quels actionnaires? Les industries de ce pays sont-elles toutes dans les mains de sociétés autorisées? Est-ce que nulle industrie n'est exercée par des particuliers? Pas un mot cependant qui, de quelque manière, fasse penser à une compagnie. Un de nos honorables collègues me faisait remarquer l'autre jour qu'il serait possible d'obtenir la totalité de ces renseignements du secrétaire d'une province ou encore du secrétaire d'Etat. Je suis absolument d'avis qu'en effet ce devrait être à ces fonctionnaires qu'il conviendrait de s'adresser pour ce renseignement. La commission du tarif, à laquelle, si elle est constituée, l'article 4 impose déjà de très lourdes obligations, ne devrait pas en outre être chargée de recueillir des renseignements sur un objet qui est sans rapport aucun avec cet article. Dans cet article 4, en effet, il n'y a pas un mot qui ait trait au tarif, à une augmentation ou à un abaissement des droits. Cet amendement ne saurait avoir l'objet que d'être utilisé à des fins absolument étrangères au but que les principales dispositions du projet de loi assignent aux commissaires.

Le nombre et le montant des actions détenues par chaque actionnaire.

Quel rapport cela peut-il avoir avec le coût de la production au Canada. Non seulement cela, mais quelle est la liste des actionnaires. Je ne connais aucune loi qui empêche un homme de vendre ses parts le lendemain du jour où il les a achetées. La liste des actionnaires du mois de mars n'est plus la même au mois d'avril; celle du mois d'août est changée en septembre. Une motion sera faite pour un rapport des travaux de cette commission, et la Chambre aura au mois de janvier une liste qui, en mai, aurait été authentique, mais qui, en novembre, pourra n'être plus du tout la même.

La Chambre en conviendra, si elle s'en tient au strict point de vue de la question, la disposition figurant dans cet amendement du Sénat, demandant la liste des actionnaires, le nombre d'actions détenues par chaque actionnaire, est non seulement vide de sens, et sans rapport avec l'article 4 auquel elle se rattache, mais encore parfaitement inutile par suite de son manque

absolu de certitude, au moment où elle doit venir devant la Chambre.

J'aborde le paragraphe *c*. Les mêmes défauts pullulent dans tout cet amendement. Le paragraphe *c* est vide de sens, incompréhensible relativement à l'article principal auquel il se rattache.

Les dividendes payés durant chacune des dix années précédentes.

Des dividendes! mais sur quoi? Pas un seul mot de la compagnie dans tout le texte précédent. Cette question a été l'objet d'une discussion approfondie ici même. S'il est une chose que je ne songerais jamais à révoquer en doute et que, du reste, j'ai affirmée ici, d'accord en cela avec l'honorable député, comme en fait foi le compte rendu des débats, c'est qu'en cherchant à constater le prix de la production, il faut tenir compte de nombre de facteurs et parmi ces données entre autres celles-ci: d'abord, quel est le chiffre de l'émission d'obligations? Quelles sont les frais fixes de la compagnie? Les obligations se sont-elles vendues au comptant? Ce sont là, je l'avoue, des questions pertinentes, quand il s'agit de déterminer le coût de la production dans une industrie quelconque. Outre ces frais que nous appelons permanents, il y a ce qu'on appelle les frais d'exploitation, telles que frais de gestion, d'assurance et tous ces divers éléments de dépense dont il faut tenir compte en déterminant le coût total de production dans une fabrique quelconque, advenant que la gestion et l'administration ne laissent rien à désirer. Bien plus, j'affirme qu'à l'égard des émissions d'actions de la compagnie, afin de constater le coût de production, il faut accorder une somme raisonnable au capital, sous forme d'obligations ou d'actions; il est absolument légitime que la commission sache et s'informe si ces actions se sont vendues au comptant au pair, ou sinon au pair, à quel taux d'escompte ou à quelles dates on les a ainsi vendues, soit au comptant soit à escompte, ainsi que l'époque à laquelle on a payé les dividendes sur ces actions, et cela afin qu'on puisse constater le chiffre du rendement, à dater de l'émission des actions et les chiffres de l'émission, ainsi que le rendement jusqu'aujourd'hui.

Ce sont là des questions pertinentes, des recherches qu'il faut faire, quand on veut constater le coût de production. Par conséquent, dans la mesure où on peut affirmer que cette résolution *e* est pertinente, elle est absolument critiquable en raison même de sa rédaction; elle est en outre entièrement comprise dans le paragraphe *b* et le paragraphe *g* de l'article que cette résolution cherche à amender. Voici ces paragraphes:

b) Toutes les conditions et tous les facteurs qui intéressent ou régissent le coût de la production et les prix que paient les consommateurs au pays.

M. WHITE (Leeds).

Et en général, toute les conditions qui intéressent la production, la fabrication et les prix au Canada, comparativement aux autres pays.

Il n'est pas un économiste au Canada, versé dans l'étude de pareilles questions qui n'en convienne, les paragraphes cités embrassent parfaitement la question des dividendes, l'intérêt sur les obligations et autres questions de ce genre; par conséquent, dans la mesure où les dispositions de cet amendement sont déjà comprises dans les principaux paragraphes de l'article 4 que l'amendement cherche à modifier elles sont absolument étrangères et inutiles, comme cette Chambre l'a déclaré dans les résolutions qu'elle a déjà adoptées. Passons à cet autre paragraphe:

Les salaires des ouvriers et le nombre d'heures de travail quotidien.

Voilà un renseignement utile, mais sauf dans la mesure où il est pertinent et se rattache à l'alinéa *a*, dans la mesure, dis-je, où il se rattache au coût de production, c'est une réduplication; de sa nature il est absolument inutile et embarrassant pour cette commission qui, je le répète, aura un surcroît de besogne, même presque au delà des limites de son énergie et de sa force d'endurance. "Les salaires des ouvriers et le nombre d'heures de travail quotidien" voilà une disposition comprise dans le paragraphe *d* et je le demande à la Chambre, serait-il possible de donner à un texte quelconque une rédaction ayant plus d'ampleur que celle-ci:

Le coût, la valeur et les conditions de la main-d'œuvre, y compris l'hygiène des employés, au Canada et ailleurs.

Dans la mesure où ces renseignements se rattachent au fond de cet article, à savoir, le coût de production. Voici le paragraphe *e*:

Le volume global de marchandises du genre de celles pour lesquelles on demande le relèvement de la taxe douanière, entrant dans la consommation au Canada, soit de production indigène, soit importées.

La critique formulée contre le paragraphe *b* touchant la liste des actionnaires s'adresse précisément aussi à ce paragraphe. Pourquoi? Parce que les conditions varient d'une époque à l'autre. Voici la commission à l'œuvre en avril; elle fait son enquête et obtient les renseignements qu'elle présente à cette Chambre plus tard au cours de l'année, en novembre, décembre ou janvier, alors que toute la situation s'est modifiée, et par conséquent, ces renseignements ne sont acceptables que sous bénéfice d'inventaire, bien plus ils ne se rattachent nullement au paragraphe 4 de l'article principal, l'article même que l'amendement cherche à modifier.

Je me suis assez longuement étendu sur cette importante question, le rejet de l'opi-

nion de cette Chambre par le Sénat au sujet du troisième amendement. Nous avons accepté les trois autres amendements, parce qu'ils ne portent aucune atteinte à l'objectif de la commission, bien que l'un de ces amendements qui paraîtrait peut-être inconciliable avec le but de la commission, soit de nature tolérable. Nous avons voulu aller au-devant du Sénat, et, pour les raisons que j'ai alléguées l'autre jour et pour celles que je formule aujourd'hui même, il me semble absolument inexplicable que le Sénat se juge autorisé à rejeter l'opinion arrêtée de cette Chambre au sujet du troisième amendement, amendement qui, je le répète, est mal rédigé, conçu à la hâte, bref, un modèle de mauvaise rédaction et étranger à la question. Cela soit dit avec tout le respect dû au Sénat, un corps législatif du même rang que cette Chambre.

Il faut que les deux Chambres adoptent de concert les mesures législatives; je ne songe nullement à révoquer la chose en doute. Le Sénat a parfaitement le droit de rejeter ce bill, tout comme cette Chambre a le droit de soutenir sa propre opinion touchant l'objectif et le but de ce bill, et sur la question de savoir si l'amendement suggéré par le Sénat porte atteinte à cet objectif, et s'il est absolument inutile.

Mais tout en accordant cela, j'ajoute que cette Chambre a parfaitement le droit de déclarer que le Parlement n'inscrira pas dans notre code de lois pareil amendement, quand ce ne serait que parce qu'il est intelligible. Nous faisons ici les lois du pays, nous en portons la responsabilité, et je me permettrai d'observer, en toute déférence pour le Sénat, que pareille rédaction serait une tache indélébile imprimée à notre code de lois. Je l'affirme sans crainte, il n'est pas un seul avocat ici qui ne se range à mon avis. Reconnaisant au Sénat le droit absolu de rejeter ce bill, je déclare qu'il doit assumer toute la responsabilité du rejet de cette mesure touchant la commission du tarif, s'il refuse son assentiment à la motion que je me propose de présenter. Quant à savoir si le Sénat veut, oui ou non, assumer pareille responsabilité, c'est ce que je ne saurais dire. En droit constitutionnel, il a parfaitement le droit de rejeter ce projet de loi; je tiens, à ce que cela soit bien compris, afin qu'il n'existe pas de malentendu à cet égard, et je professe le plus profond respect pour le Sénat. Il a le droit et le devoir de reviser nos mesures législatives. S'il diffère d'avis avec nous, il a le devoir d'exprimer ce dissentiment, mais il doit en porter la responsabilité devant le public. C'est précisément sur le Sénat que doit retomber la responsabilité de cette opposition à la volonté de cette Chambre, issue directement du suffrage populaire, s'il arrive que, dans l'exercice de son droit indubitable, il rejette l'opinion des Communes au sujet d'un bill qui a été de notre part l'ob-

jet d'une mûre délibération, d'une étude soignée et approfondie.

Arrêtons-nous un instant à examiner cette mesure législative, portant création d'une commission dite du tarif. L'autre jour, le chef de l'opposition, si j'ai bien saisi sa pensée, nous a dit qu'il y avait lieu de se féliciter qu'il n'existât, sur cette question entre le Sénat et cette Chambre qu'une si minime divergence d'opinion. Le Sénat prend la responsabilité de nous renvoyer, à nous, la Chambre populaire, issue directement du suffrage du peuple, son dissentiment au sujet de cette disposition, inacceptable à tous les députés pour les raisons que j'ai mentionnées, et ce serait là une minime divergence d'opinion, et quantité négligeable. Le Sénat doit assumer la pleine responsabilité de son attitude.

Je désire ajouter une observation au sujet de cette commission du tarif: elle fut l'objet d'une promesse faite au peuple par le chef du Gouvernement (M. Borden). Dans le programme politique publiquement formulé par le premier ministre figurait la promesse de la création d'une commission dite du tarif. Ce programme, ou cet article du programme, reçut l'approbation du corps électoral, de concert avec les autres articles. Le public comptait que le Gouvernement remplirait cette promesse, et au début de la session, on tenta un effort pour tenir cette promesse, ainsi que toutes les autres données au peuple. Si la session s'est prolongée si longtemps c'est que le Gouvernement tenait à accomplir ses promesses au moins dans la mesure du possible; et au lieu d'une courte session, le pays a vu, depuis octobre dernier, les nouveaux ministres, au début de leur carrière administrative, aborder, durant la première session de cette législature, des projets de loi de la plus haute importance et les faire adopter par cette Chambre, et tout cela afin de remplir les promesses faites au peuple. Quel est le résultat? A mon avis, l'élection de ce Gouvernement à une écrasante majorité veut dire que le peuple approuve le programme politique formulé par le chef du Gouvernement. Il ne s'agit pas ici d'une Chambre des communes à la veille d'expirer ou d'un cabinet en train d'agoniser. Nous sommes en présence d'une Chambre des communes et d'un Gouvernement récemment issus du suffrage populaire, et représentant la volonté du peuple. Il s'agit ici d'une des promesses faites au peuple et si le Sénat, nonobstant que le chef de l'opposition nous ait parlé d'un minimum de dissentiment, juge à propos d'assumer la responsabilité de rejeter ce bill pour la raison alléguée, c'est au peuple qu'il appartient de se constituer juge entre cette Chambre et l'autre Chambre.

Nous avons reçu du peuple le mandat d'instituer une commission du tarif. Pour les raisons que j'ai mentionnées, parce que

l'amendement est vide de sens, rédigé d'une manière inintelligible et par conséquent impropre à être incorporé dans une loi, parce que le bill pourvoit déjà amplement à tout objet de la commission auquel pourrait se rapporter une partie quelconque de cet amendement, je demande à la Chambre de persister dans son refus d'accepter l'amendement du Sénat et de déclarer que le Gouvernement s'en tient à la décision prise samedi dernier. J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Monk :

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour faire savoir à Leurs Honneurs que cette Chambre, après avoir de nouveau délibéré sur le message du Sénat concernant le bill (n° 88) pourvoyant à l'institution d'une commission du tarif, déclare s'en tenir au message déjà envoyé à Leurs Honneurs concernant ledit bill, le trentième jour du mois de mars dernier.

Sir WILFRID LAURIER: C'est un vieux dicton qui dit qu'il n'est de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir et, à en juger par le discours de mon honorable ami (M. White), que j'ai écouté attentivement, on pourrait le croire affligé de cette sorte de cécité. Il ne veut pas voir. J'ai écouté, comme je viens de le dire, chacune des paroles qu'il a prononcées et il ne m'accusera certainement pas de ne pas lui rendre justice, si je dis que les trois quarts de ses critiques ne portent que sur la manière dont l'amendement du Sénat est rédigé. Il prétend que cet amendement est inintelligible et n'est pas rédigé comme il devrait l'être. Quant aux mérites même de l'amendement, il en dit très peu de chose. S'il désire avoir un amendement mieux rédigé, si celui du Sénat ne lui paraît pas assez clair, il lui est très facile de le rédiger autrement. Les règlements de cette Chambre lui indiquent un recours dans les cas de cette nature. Il peut demander une conférence entre le Sénat et la Chambre et faire modifier la rédaction de l'amendement. Mais l'honorable ministre refuse de demander une conférence. Il fait savoir au Sénat qu'il n'en demandera pas. Cette conférence peut être demandée par l'un ou l'autre parti, du moins c'est ainsi que j'ai toujours interprété le règlement. A maintes et maintes reprises, dans le passé, nous avons eu des conférences avec le Sénat, quand un différend surgissait entre les deux Chambres. L'honorable ministre aurait donc pu parfaitement demander une conférence. Mais il préfère dire: Non, nous repoussons cet amendement parce qu'il n'est pas assez grammatical, parce que sa rédaction n'est pas assez parfaite.

M. WHITE (Leeds): L'honorable chef de l'opposition ne sait-il pas que dans la procédure constitutionnelle les messages ont remplacé les conférences, au sujet des bills? Je pourrais citer May. . .

M. WHITE (Leeds).

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais rien de semblable et j'en appelle à l'expérience des sessions passées. Je pourrais citer de nombreux exemples; en 1909 il y a eu une conférence avec le Sénat au sujet du bill concernant le repos dominical. Je pourrais citer beaucoup d'autres cas, mais celui-ci suffira. Va-t-on prétendre que lorsqu'il y a désaccord entre les deux Chambres, il n'existe pas de moyen d'en venir à une entente et de continuer la discussion? Il est de toute évidence, monsieur l'Orateur, que la conférence est le seul moyen à prendre. Je ne m'étonne pas que l'honorable ministre des Finances n'ait pas demandé de conférence. Cette résolution que nous avons entendue discuter pendant une demi-heure ne supporte pas une critique sérieuse. Il a répété une dizaine de fois qu'il ne comprenait pas de quelle augmentation il est question dans l'amendement du Sénat qui est ainsi conçu:

Mais, dans tous les cas où une demande d'augmentation est faite. . .

Il demande s'il ne s'agirait pas, par hasard, d'une augmentation de salaire. Une semblable remarque n'est pas digne de mon honorable ami. Voici un bill pourvoyant à l'institution d'une commission du tarif. L'objet du bill est l'étude des questions tarifaires et un enfant d'école comprendrait qu'il s'agit ici d'une augmentation dans le tarif. C'est de l'enfantillage que de recourir à de pareils arguments. Je comprends parfaitement et tout le monde comprend de quoi il s'agit quand il est dit dans cet amendement:

Mais, dans tous les cas où une demande d'augmentation est faite au Gouvernement, ce dernier doit, etc.

Chacun comprend que cela signifie un relèvement du tarif. C'est sérieusement que mon honorable ami vient nous dire—et il ne manque pas de gens pour le croire—qu'il ne sait pas ce que signifie le mot "augmentation", qui est employé là, et cependant, il n'est pas un seul homme ni un seul enfant en ce pays qui ne sache que là où il est question d'augmentation, c'est de l'augmentation du tarif qu'il s'agit. Que mon honorable ami ne tienne guère à discuter la question avec le Sénat, je ne m'en étonne pas, puisqu'on lui dirait immédiatement: Vous ne comprenez pas? Fort bien, nous allons nous exprimer plus clairement. Les autres arguments de mon honorable ami ont la même valeur.

Passons maintenant à la substance de son objection à l'amendement. Il s'agit ici d'une commission du tarif; or, l'amendement du Sénat porte que lorsqu'il sera demandé quelque augmentation du tarif, la commission devra non pas donner des conseils ni formuler des avis, mais tenir une enquête et faire un rapport sur

Le nombre de fabriques actuellement existantes, le nombre des employés, et donner, dans chaque cas, le nombre des hommes, femmes et enfants, respectivement.

Mon honorable ami a entassé une multitude de menus arguments sur le mot "actuellement" qui, cependant, ne prête guère au malentendu. Ce mot, il va sans dire, signifie: au moment où la loi sera appliquée. Aux termes d'un autre amendement, on devra donner

Une liste des actionnaires, ainsi que le nombre et le chiffre des actions détenues par chacun d'eux.

Ce que mon honorable ami trouve à redire à ceci, c'est qu'il ne sait ce que signifie le mot "actionnaire". Il doit signifier, j'imagine, le porteur d'actions de la compagnie faisant la demande. L'amendement ne le dit pas en toutes lettres, mais le simple bon sens me fait voir qu'il s'agit là d'un actionnaire de la compagnie, et ce même bon sens ne saurait faire voir autre chose à mon honorable ami. Et un autre amendement prescrit que l'on devra indiquer

Les dividendes payés au cours de chacune des dix années précédentes.

C'est évidemment en cela que réside la cause réelle de l'objection de mon honorable ami. Il n'est pas nécessaire, croit-il, que l'on sache quels dividendes paie la compagnie qui demande le relèvement du tarif, et il considère que le paiement des dividendes ne participe pas à l'augmentation du coût de la production.

M. WHITE (Leeds): Mon très honorable ami souffrira peut-être que je l'interrompe pour lui faire observer qu'il dénature complètement le sens de mes paroles. Je fus le premier à reconnaître que la question des dividendes influe de la manière la plus sensible sur le coût de la production. Cela, je l'ai déjà dit, et je le répète encore.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis bien aise que l'honorable ministre me reprenne ainsi, et puisque tel est son sentiment, il ne saurait trouver mauvais que la commission soit tenue de faire rapport sur les dividendes payés au cours des dix années précédentes. Enfin, un dernier amendement prescrit que devra être indiqué

Le montant total d'articles consommés au Canada, de l'espèce à l'égard de laquelle est demandée cette augmentation de droits, qu'ils soient produits au pays même ou qu'ils soient importés.

Le ministre des Finances n'aura peut-être pas besoin de tous ces renseignements pour décider s'il y a lieu ou non de relever le tarif; mais s'ils ne sont pas absolument indispensables, il sera toujours fort utile de les avoir. Mais je m'explique l'objection que mon honorable ami a à l'adoption de cet amendement; je ne crois pas me mon-

trer injuste à son égard en disant qu'il ne tiendrait pas à ce que de tels renseignements fussent portés à la connaissance du public si l'on venait à demander une augmentation des droits de douane. A mon avis, ces renseignements ne sont pas seulement importants, ils sont aussi extrêmement utiles. Le Sénat, dit mon honorable ami, devra porter la responsabilité du rejet du projet de loi. C'est une responsabilité que je serai enchanté de partager avec le Sénat.

Le Gouvernement, prétend-on, a déposé le projet de loi dans le but de tenir une promesse faite à l'époque des élections. Mais il y a plus d'une manière de remplir les promesses de cette nature. Au dire du représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames), qui occupe un siège à la droite du ministre des Finances, la commission devrait être composée d'hommes de parti, et les commissaires devront partager la manière de voir du Gouvernement actuel. Cela étant, il y a lieu de se demander, ce me semble, si la commission, ainsi constituée, serait bien susceptible de donner les résultats satisfaisants que mon honorable ami en attend.

Avant de reprendre mon siège, je veux faire observer à mon honorable ami—je ne ne sais si mon avis sera celui du Sénat—que si la motion dont la Chambre est saisie en ce moment reçoit (comme il y a lieu de le prévoir) l'appui de la majorité qui siège derrière le ministre des Finances; si l'adoption de cette motion doit aboutir à l'avortement du projet de loi, ce ne sera pas un grand malheur, mais plutôt un insigne bienfait.

M. FOSTER (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je doute que les plus anciens d'entre nous se souviennent d'avoir jamais été témoins d'un spectacle comme celui qui s'offre aujourd'hui à leurs yeux. Le très honorable chef de l'opposition a beau ergoter, la Chambre n'a à s'occuper que de deux points, et c'est sur ces deux seuls points que se portera l'attention du public. Le premier et le plus important de ces deux points, c'est que nous sommes tout frais émoulus du suffrage populaire, source de toute puissance, à la suite six ou huit longs mois de discussion faite en vue de l'élection qui approchait, et à la suite d'une campagne électorale au cours de laquelle les questions d'intérêt général ont été débattues dans le pays tout entier. Il est trois de ces questions que nous sommes appelés à décider au moment où va se clore cette session.

L'ex-chef de l'opposition, celui qui occupe aujourd'hui la charge de premier ministre, insérerait trois articles principaux à son programme dès avant qu'il fût question d'élections; et les engagements qu'il prenait alors, il les a réitérés au cours de la campagne électorale. L'un des articles de son pro-

gramme, c'était l'institution d'une commission du tarif chargé non pas de légiférer en matière tarifaire, mais de recueillir des renseignements dont le Gouvernement pût ensuite se prévaloir pour concevoir et formuler son tarif. La campagne qui se fit là-dessus ne laisse de place à aucune équivoque; la question fut maintes fois posée au peuple de la façon la plus claire et la plus précise; chacun savait de quoi il s'agissait, et après l'élection, non seulement le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) avait perdu la majorité de soixante voix que lui donnait la dernière législature, mais celui qui est aujourd'hui à la tête du Gouvernement triomphait par une majorité de 50 ou 60 représentants qui s'étaient engagés à appuyer son programme. Jamais gouvernement ne fut plus formellement autorisé à remplir ses promesses et à déposer un projet de loi tendant à l'institution d'une commission du tarif que ne le fut celui-ci par le résultat de la dernière élection. C'est cette question qui, le 21 septembre, portait un coup mortel à mon très honorable ami.

M. LEMIEUX : Il se porte encore à merveille.

M. FOSTER (Toronto-nord) : Vraiment? Est-ce par la grâce de ceux qu'il a nourris de ses faveurs et à qui il a lui-même payé le prix de leur complaisance? Imitant l'abeille industrieuse qui fait son miel aux jours ensoleillés, mon très honorable ami a placé ses partisans dans une autre Chambre du Parlement, et, aujourd'hui qu'il est disparu, il compte revivre en ceux qu'il a chargés d'exécuter ses volontés. Dévoilant le fond de sa pensée, il n'a pas hésité à déclarer ici même qu'il est prêt à partager la responsabilité du Sénat. Mais, on peut m'en croire, ce n'est pas le Sénat que le peuple tiendra responsable, c'est plutôt celui qui l'a créé et l'incite aujourd'hui à s'opposer à la volonté du peuple.

Le deuxième article du programme formulé par le premier ministre, c'est qu'en notre pays comme en tout pays soucieux du progrès, les bonnes routes sont choses nécessaires; que les grandes routes sont aussi indispensables que les chemins de fer au développement du Canada. Cet article du programme de mon très honorable chef pose en principe que les grandes routes (maintenant que les compagnies ferrées ont été suffisamment subventionnées) méritent de fixer l'attention du Gouvernement et doivent être améliorées dans le but d'assurer l'épanouissement de notre commerce. Cet article de son programme, le premier ministre l'a exposé au peuple avec la plus grande clarté. Partout, de la Colombie-Anglaise à Sydney, il a sondé l'opinion; partout il a renouvelé sa promesse, et partout les gens se sont prononcés de façon non équivoque en faveur de son programme.

Le 21 septembre dernier, le peuple prononçait la condamnation de mon très hono-

M. FOSTER.

nable ami (sir Wilfrid Laurier) sur cette question comme sur nombre d'autres. Et aujourd'hui que son parti a mordu la poussière et qu'il a dû céder la place à une majorité triomphante par la volonté populaire, il s'abrite derrière ses créatures du Sénat dont il se sert pour annuler la volonté de la Chambre et du peuple. N'a-t-il pas eu le temps de débattre ces questions à la Chambre? Ne lui a-t-on pas accordé à cet égard tout le loisir et la latitude voulus? A ses côtés siègent des hommes de talent à qui il a été loisible, aussi bien qu'à lui-même, de discuter ces deux questions. Toutes les raisons, plausibles ou non, que l'on pouvait faire valoir contre ce programme, il les ont invoquées, et cependant, ce programme à triomphé, c'est encore celui qui a l'appui de la grande majorité de la population. Les sénateurs comptent-ils dans leurs rangs des orateurs parlementaires plus habiles que ceux qui siègent derrière mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier)? Sont-ils capables de trouver un langage plus énergique et des arguments plus redoutables que ceux de mon très honorable ami et de ses collègues de la gauche. Je ne le crois pas.

Si jamais deux questions furent délibérées à fond avant d'être mises aux voix, ce sont bien celles faisant l'objet de ces deux mesures. Le très honorable chef de l'opposition déclare: "J'en partagerai la responsabilité avec le Sénat"; je l'en tiens responsable et le peuple canadien l'en tient responsable également, et s'il remporte aujourd'hui un succès passager, l'heure viendra, elle arrive, où il gémera sur cette prise d'armes inopportune de la Chambre "impopulaire" du Parlement canadien, contre l'adoption de mesures qui sont au gré de la volonté populaire, et que le peuple a déclaré au scrutin être nécessaires en vue de l'application du nouveau programme préconisé par le chef du parti conservateur.

Il est une autre mesure qui a été mutilée au Sénat à l'instigation, je pense, du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier); je veux dire le bill relatif au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord-Ontario. Va-t-il faire croire à la Chambre et au pays que s'il n'avait pas élevé la voix et ne s'était pas prononcé contre leur adoption, ces bills auraient été l'objet d'un tel traitement de la part du Sénat? Va-t-il nier qu'il lui aurait suffi de se prononcer en faveur de ces mesures, pour faire disparaître toute opposition à leur égard dans cette autre Chambre du Parlement canadien? Oui, il en portera la responsabilité; nous sommes très heureux de la lui laisser assumer, si c'est son désir. Qu'il l'assume comme il doit, et qu'il en subisse les conséquences, il n'y échappera pas.

(La motion de M. White est adoptée à main levée.)

PROROGATION.

Un message est reçu de Son Altesse Royale par l'huissier à verge noire comme il suit:

Monsieur l'Orateur, Son Altesse Royale le Gouverneur général requiert la présence immédiate de cette Chambre dans la salle de l'honorable Sénat.

En conséquence, Monsieur l'Orateur, accompagné de la députation, se rend à la salle du Sénat.

A la salle du Sénat Son Altesse Royale le Gouverneur général a bien voulu, au nom de Sa Majesté, donner la sanction royale aux bills suivants :

Loi concernant le département des Affaires extérieures.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi concernant la compagnie dite la Ontario and Ottawa Railway Company.

Loi concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

Loi concernant la Kettle Valley Railway Company.

Loi concernant la Kootenay Central Railway Company.

Loi concernant la Manitoba and North Western Railway Company of Canada.

Loi concernant la Gatineau and Ungava Railway Company et à l'effet de changer son nom en celui de The Ottawa and Ungava Railway Company.

Loi concernant la compagnie United Gold Fields of British Columbia (Limited).

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo.

Loi concernant la Windsor, Chatham and London Railway Company.

Loi constituant en corporation la Quinze River and Ottawa Railway Company.

Loi concernant la Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company, Limited.

Loi constituant en corporation la Roman Catholic Episcopal Corporation of Keewatin.

Loi concernant The Rainey River Radial Railway Company.

Loi constituant en corporation la Révillon Frères Trading Company, Limited.

Loi pour faire droit à Ethel May Stewart.

Loi pour faire droit à William Holloway Adams.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi constituant en corporation la British Western Loan Company.

Loi créant le conseil de biologie du Canada.

Loi concernant le port de Hamilton.

Loi concernant l'Institut d'architecture du Canada et à l'effet de changer son nom en celui de l'Institut royal d'architecture du Canada.

Loi constituant en corporation la Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company.

Loi concernant la Saskatchewan Power Company.

Loi concernant la Canadian Northern Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi modifiant la loi des pêcheries.

Loi concernant la British Columbia and Dawson Railway Company.

Loi concernant la Vancouver, Fraser Valley and Southern Railway Company.

Loi constituant en corporation la Interprovincial Fire Insurance Company.

Loi modifiant la loi du Yukon.

Loi constituant en corporation la compagnie de chemin de fer de Montréal au lac Victoria.

Loi constituant en corporation The Western Dominion Railway Company.

Loi constituant en corporation la Prince Edward and Hastings Railway Company.

Loi constituant en corporation la British-American Trust Company.

Loi constituant en corporation le Queen's Theological College.

Loi concernant certains brevets de The Continental Can Company.

Loi concernant la Alberta, Peace River and Eastern Railway Company.

Loi constituant en corporation la Canadian Public Health Association.

Loi pour faire droit à Alvena Bell Leitch.

Loi pour faire droit à Isabella Helen Horncastle.

Loi pour faire droit à George MacKay Sutherland.

Loi concernant la Mexican Interurban Electric Traction Company, Limited, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Mexican Interurban Electric Railway Company, Limited.

Loi concernant la Saskatchewan Central Railway Company.

Loi concernant la Mexico North Western Transportation Company, Limited, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Mexico North Western Pacific Railway Company.

Loi concernant la Alabama Traction, Light and Power Company, Limited.

Loi constituant en corporation la Dominion Trust Company.

Loi modifiant le Code criminel.

Loi modifiant la loi de la marine marchande au Canada.

Loi constituant en corporation The Guarantee Life Insurance Company of Canada.

Loi concernant l'Eglise méthodiste.

Loi pour faire droit à Isabell Isaac.

Loi constituant en corporation la Universal Eyesight Insurance Company.

Loi constituant en corporation la International Guarantee Company.

Loi pourvoyant à l'extension des frontières de la province du Manitoba.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

Loi modifiant la loi des prisons publiques et de réforme.

Loi modifiant la loi de la cour d'échiquier.

Loi constituant en corporation la Ottawa and Lake McGregor Railway Company.

Loi pour faire droit à William Alexander Hunt Jenkins.

Loi pour faire droit à Edith Harriet Duffey.

Loi pour faire droit à John Angus Kennedy.

Loi pour faire droit à Henry Greek Wills.

Loi pour faire droit à Keitha Seeley.

Loi pour faire droit à David George Davidson.

Loi concernant la Montreal Central Terminal Company.

Loi concernant la Ottawa, Montreal and Eastern Railway Company.

Loi concernant la Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company.

Loi concernant la compagnie du canal maritime de Saint-Clair à Erié.

Loi constituant en corporation The Grand Lodge of the Loyal Order of Moose dans la Puissance du Canada.

Loi à l'effet d'aider et d'encourager l'agriculture.

Loi modifiant la loi des banques.

Loi modifiant la loi des caisses d'épargnes de Québec.

Loi modifiant la loi de la Milice.

Loi modifiant le Code criminel.

Loi concernant les commissaires du port de Montréal.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi constituant en corporation la Capital Trust Corporation, Limited.

Loi concernant la constitution d'associations de livres de généalogie du bétail.

Loi modifiant la loi des juges.

Loi constituant en corporation les commissaires du havre de Winnipeg et Saint-Boniface.

Loi modifiant la loi minière du Yukon.

Loi concernant le terrain de l'hôtel du gouvernement à Toronto.

Loi modifiant la loi des subventions aux bassins de radoub, 1910.

Loi à l'effet d'étendre les frontières de la province de l'Ontario.

Loi à l'effet d'accorder une subvention additionnelle à la province de l'île du Prince-Edouard.

Loi à l'effet d'étendre les frontières de la province de Québec.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi d'une subvention à la Canadian Northern Pacific Railway Company, pour aider à la construction du chemin de fer y mentionné.

Loi à l'effet d'autoriser la vente à la province du Manitoba de certaines réserves militaires dans la cité de Winnipeg.

Loi modifiant la loi récompensant certains volontaires, 1908.

Loi autorisant une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne lors des invasions féniennes.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

Loi concernant le commerce des grains.

Loi concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Loi à l'effet de ratifier et confirmer certains contrats entre la compagnie dite The Temiskaming and Northern Ontario Railway Company et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Loi concernant la compagnie de prêt et de placement du Canada l'Impériale.

Loi modifiant une loi de la présente session, intitulée: "Loi constituant en corporation la Ottawa and Lake McGregor Railway Company."

Loi modifiant la loi de la présente session, intitulée: "Loi concernant la Montreal Central Terminal Company".

Loi modifiant la loi de la présente session, intitulée: "Loi concernant l'Ottawa, Montreal and Eastern Railway Company".

Loi concernant le Queen's College à Kingston, et le changement de son nom en celui de Queen's University, à Kingston.

Loi à l'effet d'aider à la construction de certains ponts de chemins de fer de la Saint John and Quebec Railway Company, et de ratifier une convention faite entre la compagnie et les gouvernement du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Loi à l'effet de refondre et de modifier les actes relatifs à la Dominion-Gresham Guarantee and Casualty Company.

Loi constituant en corporation la British Trust Company, Limited.

Loi concernant les eaux dans la zone des chemins de fer et dans l'étendue de terres de la rivière de la Paix.

A ces bills la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants:—

Au nom de Sa Majesté, Son Altesse Royale le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Altesse Royale le Gouverneur général comme suit:

Qu'il plaise à Votre Altesse Royale:

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Altesse Royale le bill suivant:

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes affectées au service public pour les exercices expirant respectivement le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913.

et que je prie humblement Votre Altesse Royale de sanctionner.

A ce bill la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Altesse Royale, dans les termes suivants:

Au nom de Sa Majesté, Son Altesse Royale le Gouverneur général remercie ses fidèles sujets, accepte leur don généreux et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Altesse Royale le Gouverneur général de clôturer la première session de la douzième législature du Parlement du Canada par le discours suivant:

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

Je suis heureux de pouvoir, à cette heure comparativement peu avancée de la saison, mettre un terme à vos labours parlementaires.

Le soin que vous avez apporté à vous acquitter de vos devoirs publics mérite mes vives félicitations.

La loi ayant pour objet de reculer les frontières du Manitoba et de lui assurer une dotation répondant aux besoins créés par cet

agrandissement de territoire sera, j'en suis certain, bien accueillie par les populations de cette province et par celles du territoire maintenant appelé à bénéficier des avantages attachés à l'état de province.

Cet agrandissement de territoire donné aux provinces d'Ontario et de Québec, imprimera sans doute une plus vive impulsion au progrès et au développement de ces territoires septentrionaux peu connus jusqu'ici et qui désormais seront enclavés dans ces grandes provinces.

De la loi tendant à prêter aide et encouragement à l'agriculture, de concert avec les gouvernements provinciaux il devra découler des avantages d'une incalculable importance qui, sans doute, influenceront puissamment sur le développement et le progrès de cette grande et fondamentale industrie.

La loi concernant les grains, mesure législative d'une grande ampleur, facilitera aux populations agricoles, espérons-le, le placement de leurs produits sur le marché et leur vente à des prix plus rémunérateurs, les délivrant ainsi des graves inconvénients dont elles ont souffert par le passé.

Messieurs de la Chambre des communes :

Au nom de Sa Majesté, je vous remercie d'avoir si libéralement pourvu aux besoins des services administratifs.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je suis heureux de vous féliciter des nombreux signes de la grande prospérité dont jouit ce pays et je souhaite de tout cœur que les bénédictions de la Providence ne cessent de se répandre sur cette terre favorisée de ses dons.

L'Orateur du Sénat alors dit :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

C'est le plaisir de Son Altesse Royale le Gouverneur général que cette législature soit prorogée jusqu'au jeudi, 9 mai prochain, pour être tenue en ce lieu, et cette législature est, en conséquence, prorogée jusqu'au jeudi, 9 mai prochain.

INDEX

PREMIÈRE SESSION. — DOUZIÈME PARLEMENT

1re PARTIE. — NOMS

ACHIM (Honoré), *Labelle*.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:

— De colonisation du Nord: dépôt, 982; 2e lect., 1221; adoption, 2054.

— Nord-Canadien de Québec et ligne de Carillon à Grenville: dépôt, 982; 2e lect., 1220.

AIKINS (James-Albert-Manning), *Brandon*.

DOCUMENTS.

Ch. de fer de la baie d'Hudson (débat), 1233, 1287, 3837.

Personnel administratif, 569.

INCIDENT.

Charrues Cockshutt, 867.

PROJETS DE LOI.

Brevets Thomas Wadge: dépôt, 651; 2e lect., 1036.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2784.

Divorce de James Denny: dépôt, 3709; 2e lect., 3832; adoption, 4800.

Eglise méthodiste: dépôt, 5078; 2e lect., 5369; adoption, 6076.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 2229 et suiv.; 2837.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4408, 4762.

Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6158 et suiv.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, disc., 95.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2165.

QUESTION.

Baie d'Hudson (Ports sur la), 4025.

ALGUIRE (Duncan-Orestes), *Stormont*.

Présentation à la Chambre, 10.

AMES (Herbert-Brown), *Montréal, div. Saint-Antoine*.

DOCUMENTS.

Relations commerciales avec l'Australie, 590.

INCIDENTS.

Antilles (Commerce avec les), 2016.

Bills du Sénat modifiés par la Chambre, 6689.

PROJETS DE LOI.

Brevets Thomas Rambaut: dépôt, 983; 2e lect., 1559.
1900; 2e lect., 2228; disc. des articles, 3053 et suiv., 3558.

Brevets Thomas Rambaut (2e projet): dépôt, Commission du tarif douanier: disc. générale, 2702; disc. des articles, 3012 et suiv., 3090.

Commission du Transcontinental: disc. des articles, 3207.

Compagnie d'assurance sur la vue l'Universelle: disc. des articles, 6037.

Compagnie du Terminus central de Montréal: dépôt, 983; 2e lect., 1342; adoption, 2464.

Jeunes délinquants: disc. des articles, 953.

QUESTION.

Commissaires du port de Montréal, 2102.

ARMSTRONG (J.-A.-Macdonald), *York-Ouest*.

DOCUMENTS.

Edifice public d'Aurora, 569.

INCIDENT.

Canal de Newmarket, 1313.

ARMSTRONG (J.-A.-Macdonald)—*Suite.*

PROJET DE LOI.

Commis ambulants: disc. générale, 3427.

ARMSTRONG (Joseph-E.), *Lambton-Est.*

INCIDENT.

Industrie laitière (Situation de l'), 5849.

PROJET DE RÉOLUTION.

Amélioration des services postaux et télégraphiques: disc., 2295, 4172 et suiv.

QUESTION.

Port des journaux, 2336.

ARTHURS (James), *Parry-Sound.*

DOCUMENTS.

Powassan (Maître de poste de), 2510.

BAKER (George-Harold), *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer central du Canada: dépôt, 982; 2e lect., 1220.

Trust and Loan Company of Canada: dépôt, 3525; 2e lect., 3752; adoption, 4331.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4032.

QUESTION.

Contrebande (Actes de) imputés à un membre du Parlement, 2112.

BARKER (Samuel), *Hamilton-est.*

INCIDENT.

Bill du Sénat modifiés par la Chambre, 6689.

PROJETS DE LOI.

Dominion Guarantee Company: dépôt 806; 2e lect., 1036; adoption, 2500.

Dominion Gresham Guarantee and Casualty Co.: dépôt, 5957; 2e lect., 6030; adoption, 6260.

Chemins de fer:

—De Hamilton à Waterloo et à Guelph: dépôt: 983; 2e lect., 1221; adoption, 2464.

—D'Ottawa au lac McGregor: dépôt, 6633; 2e lect., 6715; adoption, 6915.

Mariage (Validité du): disc. générale, 1666.

Réclamation de la Cie Grand-Tronc-Pacifique: disc. générale, 3140.

Réillon Frères: dépôt, 3910; 2e lect., 4263; disc. des articles, 5311; adoption, 5313.

Union Bank: dépôt, 983; adoption, 2101.

BARNARD (George-Henry), *Victoria (C.-A.).*

DOCUMENTS.

Pêcheries du Pacifique (débat), 2523.

INCIDENT.

Conditions du travail en Colombie-Anglaise, 178.

PROJET DE LOI.

Ch. de fer de l'Est de l'île Vancouver: dépôt, 1436; 2e lect., 1608; adoption, 3357.

BARRETTE (Joseph-Arthur), *Berthier.*

DOCUMENTS.

Berthier (en haut), réparations au bureau de poste, 1435.

QUESTIONS.

Chantiers maritimes de Sorel, enquête sur la gestion de ce service, 987.

Ecoles du Keewatin, 3219, 4334.

BEATTIE (Thomas), *London.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans les services administratifs, 1572.

Immigration, service des agences, 3996.

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer radial de la riv. à la Pluie: dépôt, 4554; 2e lect., 4800; adoption, 5307.

Divorce de William-Alexander-Hunt Jenkins: dépôt, 5666; 2e lect., 6030; adoption, 6260.

Divorce d'Edna Wells: dépôt, 3118; 2e lect., 3358; adoption, 3752.

Divorce d'Annie-Greek Wills: dépôt, 5802; 2e lect., 6030; adoption, 6260.

Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fémians: disc. des articles, 6397.

PROJET DE RÉOLUTION.

Nomination du président du comité général, 530.

QUESTION.

Pétrole brut (Importation de), 740.

BELAND (Hon. Henri-Séverin), *Beauce.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans l'administration des postes, 6757.

Exercices annuels de la milice, 5593.

Immigration, service des agences, 3998.

McDougall (J.-M.), 6626.

Marine (service naval), 5483.

Police sanitaire des animaux, 6616.

Service des dépêches, 6424.

DOCUMENTS.

Amiante (Importation d'), 1853.

Asbeste (Importation d'), 1620.

Bassin de radoub à Québec, 4358.

Service du courrier de Scott-Junction, 2511.

INCIDENT.

Quarantaine des bestiaux à Beauceville, 5087.

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6440.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5026; amendt, 5035; rejeté au scrutin, 5074.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3808.

BELAND (Hon. Henri-Séverin)—*Suite.*

QUESTIONS.

Bassin de radoub à Québec, 4355.
 Boucher (O.-E.), 988.
 Dallaire (L.-P.), 2505.
 Duchaine (Pierre), 2505.
 Farly (Mme Paul), 2656.
 Henry (Norbert), 988.
 Jacques (Léandre), 3413.
 Lacombe (J.-A.), 987.

BELLEMARE (A), *Maskinongé.*

QUESTIONS.

Article du journal le "Devoir", 2724.
 Chenal du Saint-Laurent, 5802.
 Directeur du service de santé militaire, 2727.
 Musée Victoria, 2340.
 Officiers électoraux (Payement des) de Maskinongé, 4874.
 Renvois d'employés au canal Lachine, 2503.
 Statue d'Honoré Mercier à Québec, 2727.

BENNETT (Richard-Bedford), *Calgary.*

INCIDENT.

Naturalisation impériale, 248.

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer électrique d'Alberta: dépôt, 982; 2e lect., 1220; adoption, 2053.
 Compagnie d'ass. sur la vie la Premier: dépôt, 1084; 2e lect., 1559; adoption, 2501.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5397.
 Postes, réorganisation et traitement des services extérieurs: disc. des articles, 5374.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 14.

BENNETT (William-H.), *Simcoe-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits

Commission de conservation, 6721.
 Entrepôts à grains dans l'Ontario, 4819.
 Marine (service naval), 5477.

DOCUMENTS.

Commission d'embellissement d'Ottawa, 1618.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 3405.

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer de l'Alberta à l'est de la rivière de la Paix: disc. des articles, 6032.
 Commis ambulants: disc. des articles, 3436 et suiv.
 Contamination des eaux navigables: dépôt, 3525.
 Grains (Commerce des); disc. des articles, 3607.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4046.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 129.
 Subventions aux chemins de fer: disc., 6041.

QUESTIONS.

Exportations de grains, 542.
 Expéditions de grains de Port-Arthur et de Fort-William, 545.

RAPPORT.

Réorganisation du service sténographique des débats: disc., 2910.

BEST (John-A.), *Dufferin.*

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2197.

BICKERDIKE (Robert), *Montréal, div. Saint-Laurent.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal Lachine, pont à Rockfield, 5915.
 Douanes (traitement du personnel), 1907.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1507.
 Immigration, service des agences, 4001.
 Police sanitaire des animaux, 6608.

DOCUMENTS.

Hawkes (Arthur), (débat), 627.

INCIDENT.

Pont de Highlands, 1217.

PROJETS DE LOI.

Bassins de radoub (Subventions aux): disc. des articles, 6334.
 Ch. de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal: dépôt, 2724; 2e lect., 3358; adoption, 4262.
 Compagnie d'assurance la Liverpool-Manitoba: dépôt, 651; 2e lect., 806; adoption, 2101.
 Jeunes délinquants: dépôt, 12; 2e lect., 952; disc. des art., 952; adoption, 1627.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3957 et suiv., 4848 et suiv.
 Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6596.

PROJET DE RÉOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2131.

QUESTIONS.

Augmentation de la détaxe sur les marchandises anglaises, 560.
 Interdiction du bétail canadien en Angleterre, 565.
 Montréal port franc, 561.
 Raccordement de Montréal avec le Transcontinental, 561.

BLAIN (Richard) *Peel.*

INCIDENT.

Tarifs des compagnies de transport, 678.

BLAIN (Richard)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2961 et suiv., 3620.
 Commission du Transcontinental national: disc. des articles, 1915.
 British American Trust Company: dépôt, 5511; 2e lect., 5599; adoption, 6074.
 Cie d'assurance sur la vie la Sterling, dépôt, 1436; 2e lect., 1608; adoption, 2616.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2841.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Téléphone (Le) dans les bureaux de poste des campagnes: disc., 2290.

QUESTION.

Trafic des cigarettes, 564.

RAPPORT.

Compagnie d'éclairage Diamond (débat), 5963.

BOIVIN (George-Henri), *Shefford.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitution dans l'administration des postes, 6782 et suiv.

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des art., 5072.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 503.

QUESTIONS.

Beauchemin (J.-A.), 3411.
 Gratification aux vétérans de la campagne des féniens, 3408.
 Recensement (Commissaires du), 3408.

BORDEN (Très hon. Robert-Laird), *Halifax.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Archives, traitement du personnel, 6599, 6600.
 Codd (Sergent), 5937.
 Congrès international de la chasse aux phoques, 5936.
 Conseil privé, traitement du personnel, 1048, 6598.
 Destitutions dans les services administratifs, 3221 et suiv.
 Douanes, traitement du personnel, 1195.
 Gendarmerie du Nord-Ouest, 5284, 5291.
 Gratification à la veuve de l'inspecteur Fitzgerald, 6624.
 Jeux Olympiques de Stockholm, 6625.
 Justice, traitement du personnel, 1049.
 McDougall (J.-M.), 6626.
 Marine (service naval), 5461.
 Mines, traitement du personnel, 6916.
 Monument Champlain à Ottawa, 6625.
 Rentes viagères (Service des), 711.
 Secrétaire (Bureau du) du Gouvernement général, 1048.

BORDEN (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*BUDGET GÉNÉRAL—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Service législatif, Sénat, 6599.
 Service sténographique à l'usage des membres, 6599.
 Société nationale de gymnastique, 5937.
 Wiley (Charlotte), 6628.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 4215.

DOCUMENTS.

Bureaux canadiens à Londres (débat), 1426.
 Ch. de fer de la baie d'Hudson (débat), 762.
 Destitutions dans le personnel administratif (débat), 900.
 Limites du Manitoba (débat), 788, 797.
 Naturalisation (Lois sur la) (débat) 779.
 Pont de Québec (débat), 1429.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bois de construction (Droit sur le), 1825.
 Canal de Panama, 2498.
 Choix des ministres de Québec, 533, 552.
 Commission des eaux limitrophes, 6831.
 Déclaration de l'hon. M. Perley à Londres, 1606.
 Déclaration du ministre des Douanes au sujet du canal de la baie Georgienne, 1604.
 Décret papal *Ne temere*, 809.
 Élevateurs publics, 2919.
 Embranchement de Guysborough, 1488 et suiv.
 Fife (Mort du duc de), 2196.
 Hansard français, délai dans sa distribution aux membres, 273.
 Missionnaires canadiens en Chine, 272.
 Monument de la Paix, 2648.
 Morine (A.-B.), 6472, 6680.
 Phoques (Chasse aux), 4647.
 Pollution des eaux de la rivière Rouge, 5280.
 Projet (Le) sur les banques, 1856.
 Recenseurs (Payement des), 2007.
 Réintégration d'employés congédiés sans motifs, 3129.
 Renfrew-Sud (Election partielle de), 2098, 2268, 2425.
 Séance le samedi, 5957.
 Services téléphoniques, téléphoniques et postaux, 3524.
 Subvention à l'île du Prince-Edouard, 5283.
 Tarifs des cablogrammes, 44.
 Tarifs des chemins de fer: disc., 1955.
 Tarifs des compagnies de transport, 666.
 Vacance d'un siège sénatorial dans les Provinces maritimes, 2818.

MESSAGE.

Communication d'un message de S. A. Royale, 945.

PROJETS DE LOI.

Affaires extérieures: dépôt, 983; adoption, 1461.
 Archives publiques: dépôt, 1306; disc. générale, 1467; disc. des articles, 1523; adoption, 1745.
 Chemins de fer:
 — Du Grand-Tronc: disc. des articles, 6911.
 — Du Grand-Tronc du Pacifique: observ. sur le dépôt, 722; disc. gén., 807.

BORDEN (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

- Du Nord-Canadien du Pacifique: disc. des articles, 6478 et suiv.
 — De Témiskaming-nord d'Ontario: disc. des articles, 6544 et suiv.
 — Garde-bétiaux: disc. des articles, 2586.
 — Tarifs spéciaux: disc. générale, 1029, 2552.
 Commission du service civil: dépôt, 3216; disc. générale, 3421; disc. des articles, 3423; adoption, 3617.
 Commission du tarif douanier: disc. générale, 2674; disc. des articles, 2931 et suiv., 3009 et suiv., 3092, 3635 et suiv., 4238; 2e délib., 6807.
 Commission du Transcontinental national: disc. des articles, 1923, 1940, 3468, 3514.
 Compagnie d'assurance sur la vue l'Universelle: disc. des articles, 6070.
 Continental Can Company: disc. générale, 4491.
 Douanes, traitement des services extérieurs: dépôt, 4056; disc. des articles, 4676.
 Elections fédérales (Loi des), abolition du cautionnement: disc. générale, 1031.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5398 et suiv.; observ. en 3e lect., 5683.
 Enquêtes (Loi sur les): disc. générale, 1037; disc. des articles, 1309 et suiv., 1451 et suiv.
 Juges (Traitement des): dépôt, 5527.
 Juges du Yukon: disc. des articles, 5516.
 Limites (Extension des) du Manitoba: dépôt, 3981; disc. générale, 4358, 4580; disc. des articles, 4620, 4748, 4804 et suiv., 4937.
 Limites d'Ontario (Extension des): dépôt, 5381; disc. générale, 6287; disc. des articles, 6287; amendt, 6291; adoption, 6320.
 Limites de la prov. de Québec (Extension des): dépôt, 5380; disc. des art., 6292; amendt, 6307; adoption, 6321.
 Mariage (Validité du): disc. générale, 1655.
 Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6103 et suiv.
 Secrétaires particuliers: dépôt, 1046; disc. des articles, 1461, 3418; adoption, 3711.
 Serments politiques: dépôt, 10.
 Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6165.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3718 et suiv.; disc. des articles, 3749, 4031 et suiv.; 2e délib., 6536.

PROJETS DE RÉOLUTION.

- Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 51.
 Affaires gouvernementales (Priorité des): adoption, 2424.
 Ajournements:
 — De Noël, 939.
 — Du mercredi des Cendres, 3417.
 Archives publiques: disc., 1305.
 Casernes de Fort-Osborne: disc., 5830, 6199 et suiv.
 Chambre des communes, traitement du personnel: adoption, 6799.
 Chemins de fer:
 — Grand-Tronc-Pacifique (Subvent. au): disc. (amend.), 6190.
 — Intercolonial (Embranchements de l'): disc., 1012.
 — Nord-Canadien d'Alberta: dépôt, 5963; adoption, 6213.

BORDEN (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*PROJETS DE RÉOLUTION—*Suite.*

- Nord-Canadien du Pacifique: dépôt, 5813; adoption, 6211.
 — De Saint-Jean (N.-B.) à Québec: dépôt, 5814; adoption, 6213.
 — Témiskaming-Nord d'Ontario: dépôt, 5803; adoption, 6210.
 — Subventions aux chemins de fer: dépôts, 5803; disc., 6190, 6211.
 Comités:
 — Bibliothèque: composition du contingent de la Chambre, 806.
 — Impressions: composition du contingent de la Chambre, 806.
 — Législation, composition du comité, 2260.
 — Permanents, composition des comités, 713; mutations, 1032.
 — Restaurant, composition du comité.
 — Sélection, composition du comité, 10.
 Commission du service civil: dépôt, 2927; disc., 3213.
 Commission de régie intérieure, 11.
 Discours du trône: fixation de la discussion, 10.
 Douanes, traitement du personnel: dépôt, 3911; adoption, 4055.
 Duckett (Charles), 2005.
 Juges (Traitement des): discussion, 5519; adoption, 5527.
 Limites (Extension des) du Manitoba: dépôt, 3615; disc., 3918 et suiv., 3978; adoption, 3981.
 Limites d'Ontario (Extension des): dépôt, 4027; adoption, 5381.
 Limites de la prov. de Québec (Extension des): dépôt, 4027; disc., 5379; adoption, 5380.
 Orateur (Election de M. l'): disc., 2 et suiv.
 Pensions à la vieillesse, composition du comité d'études: adoption, 2260.
 Président du comité général (Election de M. le): disc., 526 et suiv.
 Prolongation des délais relatifs au dépôt de projets d'intérêt privé: dépôt et adopt., 943.
 Remise de droits sur des projets de loi non délibérés: dépôt et adopt., 943.
 Séances du matin: adoption, 5082.
 Séances du mercredi: adoption, 2005.
 Séances du samedi: adoption, 6319.
 Secrétaires particuliers: dépôt, 1032; disc. et adoption, 1046.

QUESTIONS.

- Acquisition d'embranchements pour l'Intercolonial, 577.
 Association du service civil, 3409.
 Avocat général, vacance de la charge, 553, 735, 1852.
 Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 1608, 1611.
 Board of Trade of Montréal (Vœu du), 2507.
 Bureau administratif de l'Intercolonial (Abolition du), 577.
 Sikhs (Les) de la Colombie-Anglaise, 2508.
 Coffin (Henry), 2334.
 Comité de patronage de Montréal, 1904.
 Commis parlementaires, 576.
 Commis parlementaires remerciés de leurs services, 2104.
 Commissaires enquêteurs, 5802.
 Commissaires du port de Montréal, 2110.

BORDEN (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Commission du commerce dans l'empire, 6080.
 Commission (Réorganisation de la) du service civil, 738.
 Commission du tarif douanier, 536.
 Commission des voies d'eau limitrophes, 541.
 Conditions financières au Manitoba, 565.
 Cour suprême, division pour l'Ouest, 553.
 Déclaration de M. Monk à St-Eustache, 560.
 Déclaration de M. Nantel à Ste-Thérèse et Ste-Scholastique, 559.
 Décret papal *Ne temere*, 727, 741.
 Dépêche de M. Borden à M. Fowler au sujet des embranchements de l'Intercolonial, 573.
 District fédéral (Création d'un), 1382.
 Durée de la présente législature, 564, 725.
 Ecoles du Keewatin, 4335, 341.
 Ecoles du Manitoba, 542.
 Enquête sur les fonctionnaires, 1612.
 "Evènement" (Le journal l'), 1849.
 Examens de concours pour l'admission aux emplois, 540.
 Explosifs (Réglementation du trafic des), 734.
 Farmers' Bank, 535, 723, 3217.
 Farmers' Bank (La) et l'hon. M. Crothers, 3407.
 Fonderie des poisson à Arichat, 2334.
 Immigration (Aide à l') dans Ontario, 552.
 Juridiction sur les pêcheries, 3414.
 Laforce (J.-E.), 3613.
 Limites du Manitoba, 725, 984.
 Marcil (Tancrede), 2109.
 Mariage (La législation du) devant la cour suprême, 2920.
 Mariage (Législation sur le), 536.
 Mariage (Validité du), 581.
 Montréal port franc, 561.
 Nantel (M.) et la loi de la marine, 724.
 Pétrole brut (Importation de), 740.
 Picotte (Médéric), 2105.
 Primes à l'industrie du fer, 536.
 Proposition Sévigny, date de la discussion, 4333.
 Referendum sur la marine, 533.
 Ressources naturelles des provinces de l'Ouest, 560.
 Saint-Jean (N.-B.), améliorations du port, 575.
 Services extérieurs, 738.
 Service d'hygiène (Projet de création d'un), 1615.
 Subvention à la Colombie-Anglaise, 581, 984.
 Taylor (George), sénateur, 551.
 Terres du domaine (Attribution des) aux gouvernements provinciaux de l'Ouest, 2635.
 Ungava (L'), 585.
 Vacance du siège du sénateur Comeau, 550.
 Visite de M. Borden à l'archevêché de Québec, 542.
 Vote (Le) secret à la Chambre, 5081.

RAPPORTS.

Bibliothèque du Parlement: dépôt, 11.
 Diamond Light and Heating Company (débat), 5959.
 Gendarmerie du Nord-Ouest: dépôt, 983.
 Rapport du comité de sélection: dépôt, 713; adoption, 805.
 Service sténographique des débats (débat), 2913.

BOULAY (Herménégilde), *Rimouski.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration du réseau de l'Etat, 5776.
 Dépenses militaires, 5655.
 Destitutions d'employés publics, 1579.
 Destitutions sur l'Intercolonial, 5933.
 District judiciaire de Rimouski, 6736.
 Sayabec (Bureau de poste de), 6431.
 Sudbury (Bureau de poste de), 1993.

DOCUMENTS.

Barrage du lac Témiskaming, 4357.
 Bourque (Geffrey), 2510.
 Lavoie (Absalon), 4358.
 Réclamation Xavier Saint-Laurent, 4358.
 Réclamation de la compagnie des eaux de Métapédia, 4357.
 Roy (William) (débat), 1418.

INCIDENT.

Destitutions sur l'Intercolonial en 1896, 1299.

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5018.

QUESTIONS.

Achat de propriétés par l'Etat à Ottawa, 1384.
 Beauchesne (Notaire), 3221.
 Clôtures de la division Campbellton-Sainte-Flavie (Intercolonial), 6393.
 Courchène (P.-C.-E.), 1901.
 Dupont (René), 1901.
 Laurier (C.-A.), 2506.
 Laurier (Raoul), 2505.
 Location d'édifices par l'Etat, 1384.
 Roy (William), 946.
 Frais de l'enquête dans l'affaire Lanctôt, 1225.
 Tourigny (Juge), 3217.

BOYCE (Arthur-Cyril), *Algoma-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitution de fonctionnaires, 2071.

INCIDENT ET INTERPELLATION.

Missionnaires canadiens en Chine, 1217.
 Tarifs des chemins de fer: disc., 1980.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
 — Nord-Canadien: disc. des articles, 5310.
 — Pacifique-Atlantique: dépôt, 983; 2e lect., 1342; adoption, 2053.
 — Pacifique-Canadien: disc. des articles, 5308.
 — Algoma Eastern: dépôt, 982; 2e lect., 1220; adoption, 2053.
 Compagnie d'assurance sur la vue l'Universelle: disc. des articles, 6038.

BOYER (Gustave), *Vaudreuil.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans l'administration des postes, 6772.

BOYER (Gustave)—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—*Suite.*

Exercices annuels de la milice, 5599.
Poids et mesures, traitement des services extérieurs, 5954.
Service du courrier entre le Val-des-Eboulis et Rigaud, 4343.

QUESTIONS.

Brown (William), 4878.
Canal de Carillon, concession d'eau, 2338.
Canal Soulanges (Employés du), 4344.
Canal Soulanges (Exercice du patronage au), 3614.
Canal de Soulanges, réclamation Martin, 2337.
Cas de révocation, 2340.
Chevrier (Isidore), 4878.
Cuillerrier (Joseph), 4344, 4554, 6315.
Gauthier (Aldéric), 5079.
Ile Perrot (Courrier de l'), 6080.
Ile Perrot (Maîtres de poste à l'), 4127.
Legault (Orphir), 6078.
Leroux (L.-A.), 4350, 6315.
Méthot (Denis), 4350.
Montpetit (E.), 5079.
Rigaud (Maître de poste de), 2339.
Robert (William), 3614.
Sainte-Anne-de-Bellevue (Distribution du courrier à), 5370.
Service du courrier entre Val-des-Eboulis et Rigaud, 4876.
Valois (Adolphe), 3614.

BRABAZON (Gerald), *Pontiac.*

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer de la riv. des Quinze à Ottawa: dépôt, 983; 2e lect., 1342; adoption, 4262.

BRADBURY (George-Henry), *Selkirk.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitution de fonctionnaires, 2065.
Gratifications aux employés des pénitenciers, 6739.

DOCUMENTS.

Bureaux canadiens à Londres (débat), 1423.
Correspondance entre le Gouv't et le très hon. James Bryce, 1852.
Correspondance entre le Gouv't et ses délégués à Washington, 1852.

INCIDENTS.

Bills du Sénat modifiés aux Communes, 6632.
Pollution des eaux de la rivière Rouge, 5276.

PROJETS DE LOI.

Emploi des pavillons et drapeaux: dépôt, 1436.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4449.
Protection des eaux navigables: dépôt, 1084.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3761.

BRODER (Andrew), *Dundas.*

BUDGET.

Discussion générale, 5191.

Discussion des crédits:

Recensement et statistique, 6601.

PROJETS DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 3239.
Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6329.
Vétérans de la campagne des fénians: disc. des articles, 6595.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3752.

BROUILLARD (Ovide), *Drummond-et-Arthabaska.*

QUESTIONS.

Lavoie (Calixte), 3413.
Payement des ouvriers de l'Intercolonial à la quinzaine, 3415.

BROWN (James-Pollock), *Châteauguay.*

BUDGET.

Discussion des articles:

Terrains inondés dans Châteauguay, 6800.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2259.

BUCHANAN (William-Ashbury), *Medicine-Hat.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application de la loi des enquêtes dans les conflits industriels, 1527, 1536.
Lethbridge, édifice public, 2254.

DOCUMENTS.

Transfert d'une réserve indienne à la ville de Medicine-Hat, 5676.

INCIDENT.

Disette de wagons de ch. de fer dans l'Ouest, 1740, 1746.

PROJETS DE LOI.

Cie d'irrigation et de ch. de fer d'Alberta: dépôt, 1899; 2e lect., 2228; adoption, 2357.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 3575, 4167.
United Gold Fields of British Columbia: dépôt, 2260; 2e lect., 2465; adoption, 3357.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 408.
Immobilisation du grain dans l'Ouest: disc., 4089.

QUESTIONS.

Agent des terres à Medicine-Hat, 559.
Bureau de poste de Bassano, 5677.
Bureau de poste de Lethbridge, 739.

BUCHANAN (William-Ashbury)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Fourniture d'eau aux colons, 5372.
Grève des mineurs de l'Ouest, 578.
Salle d'armes de Lethbridge, 739.

BUREAU (Jacques), 3-Rivières-et-St-Maurice.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans l'administration des postes, 6436.
Lacoursière (Mlle), 6420.
Marine et Pêcheries, traitement du personnel, 1070.
Postes, traitement du personnel, 1081.
Revenu intérieur, traitement du personnel, 1055, 1076.

INCIDENT.

Evasion du forçat Bill Miner, 951.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Bassins de radoub: disc., 6183.

QUESTIONS.

Guillemette (Napoléon), 1229.
Hébert (C.-D.), 1228.
Saint-Tite (Maître de poste de), 1230.

BURNHAM (John-H.), Peterborough-Ouest.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Coalitions commerciales (Application de la loi sur les), 1546.
Douanes, traitement du personnel, 1198.
Exercices annuels de la milice, 5618.

PROJETS DE LOI.

Abolition du cautionnement des candidats: dépôt, 340; disc. générale, 1030.
Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3568.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1912.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1667.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3563.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 321.
Pensions à la vieillesse: disc., 1388.

QUESTIONS.

Article du "Toronto Star" sur la question du mariage, 4023.
Atelier de réparations du Transcontinental, 5079.
Galerie nationale des beaux-arts, 6316, 6479.
Vote secret à la Chambre, 5081.

BURRELL (Hon. Martin), Yale-et-Caribou.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Agriculture, traitement du personnel, 1055, 6624.
Annuaire statistique, 6604.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Bulletins des stations d'expériences, 6604.
Destruction des insectes nuisibles, 6618.
Encouragement à l'élevage des bestiaux, 6608.
Encouragement à l'industrie du tabac, 6617.
Exposition nationale, 6618, 6619.
Institut international d'agriculture, 6617.
Police sanitaire des animaux, 6608.
Recensement et statistique, 628, 6600.
Stations d'expériences, 6616, 6623.

DOCUMENTS.

Recensement de Régina (débat), 572.

INCIDENTS.

Abatage de chevaux importés des Etats-Unis, 5816.
Epizootie à Weyburn, 6935.
Industrie laitière (Situation de l'), 5868.
Pommes (Les) de la Nouvelle-Ecosse, 1753.
Projet sur les droits d'auteur, 948.
Recenseurs (Payement des), 3917, 4557.
Recensement de la Saskatchewan, 5085.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6457 et suiv.
Continental Can Company: disc. des articles, 5315.
Encouragement à l'agriculture: dépôt, 2914; disc. des articles, 5388 et suiv.; adoption, 5681.
Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6115.
Sociétés généalogiques: dépôt, 5672; disc. générale, 6150; disc. des articles, 6152 et suiv.; adoption, 6192.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Subvention aux chemins de fer: discussion, 6026 et suiv.

QUESTIONS.

Blé canadien à l'exposition agricole de New-York, 551.
Droits d'auteur, 563, 1228.
Ferme Veitch, 946.
Interdiction du bétail canadien en Angleterre, 565.
Laroche (Léon), 4646.
Plants pour la station d'expériences de Kentville (N.-E.), 3408.
Population des villes de la province de Québec, 741, 3410.
Recensement (Agents du), 3410.
Recensement (Commissaires du), 3408.
Recensement de la Saskatchewan, 5371.
Recenseurs (Payement des), 1034, 2288.
Station d'expériences de Ste-Anne-de-la-Pocatière, 585.

RAPPORTS.

Rapport de la commission de conservation sur les chutes d'eau, 412.
Recensement de 1911: dépôt, 4125.

CARDIN (Pirre-Joseph-Arthur), Richelieu.

BUDGET.

Discussion des articles:

Destitutions dans l'administration des postes, 6783.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits*—*Suite.*

Saint-Roch du Richelieu (Quai à) 6797.

DOCUMENTS.

Dauphinais (J.-O.), 4880.
Dupré (Docteur), 4880.
Lalonde (Alfred), 6928.
Saint-Martin (Mme), 4880.
Service du courrier entre Sorel et Sainte-Victoire, 4880.

QUESTIONS.

Dupré (Docteur), 3834.
Equipages (Nourriture des) de l'Etat, 6081.
Equipages (Recrutement des) de l'Etat, 6081.
Frais d'enquêtes, 6079.
Lalonde (Alfred), 4877.
Péloquin (Francis), 3834.
Personnel des dragueurs de l'Etat, 4351.
Saint-Martin (Mme), 3833.
Service du courrier entre Sorel et Sainte-Victoire, 4343.

CARRICK (John-James), *Thunder-Bay-et-Rainy-River.*

PROJET DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 2432 et suiv.

CARROLL (W. F.), *Cap-Breton-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Cow-Bay, travaux généraux, 2095.
Douanes, traitement du personnel, 1181.
Enquêtes dans les conflits ouvriers, 1538.
Hôpitaux de marine, 5347.
Marine (service naval), 5487.
Service maritime et fluvial, 5335.
Terrains et matériel militaires, 5661.
Travaux publics en Nlle-Ecosse, 2091.
Voies tributaires de l'Intercolonial, 5738.

INCIDENT.

"Gazette du Travail" (Correspondants de la), 1471.
Insuffisance du service postal au Cap-Breton, 815.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2132.
Pensions à la vieillesse: disc., 1865.

QUESTIONS.

Association du service civil, 3409.
Navires de la flotte canadienne, 565.

CARVELL (Frank-Broadstreet), *Carleton (N.-B.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accise, traitements des services extérieurs, 5938.
Allocations de la milice, 5561.
Bath (Mlle), 6417.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits*—*Suite.*

Bureaux du Canada à Londres, 6796.
Chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls, 4330.
Douanes, traitement du personnel, 1089, 1186 et suiv.
Ecoles d'instruction, 5663.
Exercices annuels, 5566 et suiv., 5602 et suiv.
Habilllements et équipements de la milice, 5636.
McDougall (J. M.), 6626.
Marine (service naval), 5420.
Recensement et statistique, 6601.
Résultats financiers de l'Intercolonial, 4255.
Service de la statistique des canaux, 5927.
Subventions aux fanfares et sociétés de tir, 5644 et suiv.

DOCUMENTS.

Bowan (John), 3125.
Chaussures (Importation de), 1290.
Ch. de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Grand-Falls, 4028.
Marché de traverses passé avec Dame Boulay, 6086.
Révocations dans le personnel administratif (débat), 911.

INCIDENTS ET INTERPELLATION.

Naturalisation impériale, 2478.
Morine (A. B.), 6667.
Relations franco-canadienne, 5883.
Renfrew-Sud (Election partielle de), 2280.

PROJETS DE LOI.

Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3055 et suiv., 3093, 3555.
Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6360 et suiv.
Chemins de fer:
— De Saint-Jean (N.-B.) à Québec: disc. des articles, 6517; amendt, 6634.
— De Témiskaming au Nord d'Ontario: disc. des articles, 6542 et suiv.
— Garde-bestiaux: disc. générale, 2576.
Commissaires du Transcontinental: disc. des articles, 3484, 3519.
Commission du tarif douanier: disc. générale, 2771.
Continental Can Company: disc. générale, 4490, 5598.
Cour d'échiquier: observ. sur le dépôt, 5673.
Douanes, traitement des services extérieurs: disc. des articles, 4661 et suiv.
Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5396 et suiv.
Gratifications aux volontaires: disc. des articles, 6310, 6588.
Juges (Traitement des): disc. des articles, 6139 et suiv.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4419; disc. des articles, 4617, 4752.
Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6220, 6242.
Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6391 et suiv.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4050.
Vol des bois flottants: disc. des articles, 2588.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 84.
Juges (Traitement des): disc., 5520.

QUESTIONS.

Agents commerciaux du Canada, 5370.
Asselin (Olivar), 1849.
Avis d'adjudication (Publication d'), 2501.
Boulay (Mlle), 2108.
Bourassa (Toussaint), 4026.
Bull (Robert), 3412.
Chauvin (Hector), 1441.
Ch. de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Grand-Falls, 3119.
Choix des ministres de Québec, 552.
Chubb (George), 4555.
Comité de patronage de Montréal, 1904.
Corps militaires composés d'étrangers, 541.
Destitutions dans l'administration des postes, 6760.
Dubé (Successeur du surintendant), 4128.
Inspection des chaudières à vapeur, 6082.
"Événement" (Le journal l'), 1849.
Fonctionnaires fédéraux à l'étranger, 5676.
Gutelius (Frederick-Passmore), 4126.
McLean (W.-S.), 4879.
Marcel (Tancrede), 2109.
Mariage (La législation du) devant la cour suprême, 2920.
Mundle (D.-I.), 4878.
Robinson (Fred.-P.), 4335.
Sayabec (Bureau de poste de), 2643.
Séigny (J.-E.), 1224, 1618, 1849.
White (James), 3412.
Yule (Andrew), 6079.
Diamond Light and Heating Co.: débat, 5958, 6470.

CASH (Edward), *Mackenzie.*

PROJETS DE LOI.

Ch. de fer Manitoba and Northern: dépôt, 2260; 2^e lect., 2465; adoption, 3358.
Grains (Commerce des): disc. des articles, prop. de renvoi, 4908, rejetée au scrutin, 4933.

CHABOT (John-Léo), *Ottawa.*

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
— De l'Alberta à l'Est de la riv. de la Paix: dépôt, 4936; 2^e lect., 5369; disc. des articles, 6071; adoption, 6074.
— De la Gatineau à l'Ungava: dépôt, 1084; 2^e lect., 1559; adoption, 3357.

CHARLTON (William-Andrew), *Norfolk.*

DOCUMENTS.

Port-Dover, amélioration du port, 3836.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6447.
Limites de la prov. de Québec: disc. des articles, 6296.

CHISHOLM (Alexander-W.), *Inverness.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ligne projetée entre Orangedale et Chéticamp, 4320.
Révocation d'employés publics, 1562.
Service à vapeur Pictou-Chéticamp, 4836.
Service à vapeur île du Pr.-Edouard-Cap-Breton-Terre-Neuve, 4837.
Terrains et matériel militaires, 5662.

DOCUMENTS.

Carmichael (Docteur), 3838.
Kennedy (Allen), 3838.
MacFarlane (J. D.), 3837.
McIsaac (Collin), 6085.
McLean (Donald-E.), 5082.
McPhee (James), 3838.

CHISHOLM (William), *Antigonish.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bulletins des stations d'expériences, 6604.
Destitution du capitaine Decoste, 3329, 3343.
Destitutions dans le personnel administratif, 1589, 2054 et suiv., 3323 et suiv., 5945.
Etat des gares de South-River et Tracadie, 4325.
Exercices annuels de la milice, 5611.
Girrior (John), 4277.
Matériel roulant du réseau de l'Etat, 5726.
Passage à niveau de Sylvain-Valley, 4320.
Police sanitaire des animaux, 6609.
Ports et voies fluviales, 2489.
Radiation de crédits ouverts au budget précédent, 2854 et suiv.
Service à vapeur Pictou-Chéticamp, 4835.
Travaux publics dans la Nlle-Ecosse, 2079 et suiv.

DOCUMENTS.

Decoste (Capitaine) (débat), 1291, 1301.
McAdam (Alexander), 3417.
Limites du Manitoba (débat), 795.

INCIDENTS.

Decoste (Capitaine), 814.
Embranchement de Guysborough, 1488.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6361.
Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5406.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4729.
Limites de la prov. de Québec: disc. des articles, 6304.
Pêche aux huîtres: disc. générale, 5385.
Voies publiques (Améliorations des): disc. des articles, 3796.

QUESTION.

Decoste (Capitaine), 555.

CLARK (Hugh), *Bruce-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Radiation de crédits ouverts au budget précédent, 2867.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

INTERPELLATION.

Fusil (Le) Ross au concours de Bisley, 3829.

PROJET DE LOI.

Mariage (Validité du): disc. générale, 1662.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Chemins de fer (Subventions aux): disc., 6047.

QUESTION.

Juridiction sur les pêcheries, 3414.

CLARK (Michael), *Red-Deer.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Agent (L') d'immigration Hawkes, 3391.

Application de la loi sur les coalitions commerciales, 1551.

Exercices annuels de la milice, 5597.

Marine et Pêcheries, traitement du personnel, 1068.

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 1248.

Droits d'entrée sur les bois marchands (débat), 607.

INCIDENT.

L'horloge du Parlement, 1605.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6553.

Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1911.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2981, 3099 et suiv., 4240; 2e délib., 6817.

Divorce de Isabelle-Helen Horncastle: dépôt, 5367; 2e lect., 5599; adoption, 6076.

Divorce de Ethel-May Stewart: dépôt, 4330; 2e lect., 4492; adoption, 5369.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 3550, 3901.

Mariage (Validité du): disc. générale, 1712.

Postes, réorganisation et traitement des services extérieurs: disc. des articles, 5375.

Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3733.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 212.

Ajournement de Noël, disc., 940.

Immobilisation du grain dans l'Ouest: disc., 4108.

Pensions à la vieillesse: disc., 1406.

RAPPORT.

Diamond Light and Heating Co. (débat), 5966.

CLARKE (Alfred-H.), *Essex-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Douanes, traitement du personnel, 1092 et suiv.

DOCUMENTS.

Port des journaux durant la période électorale, 1619.

INCIDENTS ET INTERPELLATION.

Missionnaires canadiens en Chine, 232.

Noms des bureaux de poste, 3831.

Poste rurale, 2101.

Renfrew-Sud (Election partielle de), 2261.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer d'Erié-London-Tillsonburgh:

dépôt, 651; 2e lect., 1036; adoption, 2053.

Mariage (Validité du): disc. générale, 1638.

QUESTIONS.

Dumontier (Joseph), 3414.

Mariage (Législation sur le), 536.

Port sur les publications électorales, 1615.

CLARKE (W.-A.), *Wellington-Nord.*

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer du Grand-Tronc: disc. des articles, 6900.

CLEMENS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitution de fonctionnaires, 2067.

DOCUMENTS.

Pêcheries du Pacifique (débat), 2519.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:

— Central de Kootenay: dépôt, 2260; 2e lect., 2465; adoption, 3358.

— D'Esquimaux à Nanaïmo: dépôt, 2260; 2e lect., 2465; adoption, 3358.

QUESTIONS.

Bassin de radoub à Prince-Rupert, 1847.

Dépenses sur les quais et bâtiments publics, 1846.

Travaux publics (Valeur des) exécutés depuis dix ans, 2104.

COCHRANE (Hon. Francis), *Nipissing.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Amélioration des voies publiques, 6750.

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5784.

Canal de Cornwall, 5923.

Canal des Galops, 5923.

Canal Rideau, 5916.

Canal du Sault-Sainte-Marie, 5916.

Canal Saint-Pierre, 5924.

Canal Soulanges, 5917, 5924.

Canal de la Trent, 5921, 5925.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*BUDGET GÉNÉRAL—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

- Canal Welland, 5911, 6746.
 Châteauguay (Terrain inondés dans), 6801.
 Chemins de fer de la baie d'Hudson, 5886, 6748.
 Chemin de fer intercolonial:
 — Améliorations sur le parcours du réseau, 4325.
 — Améliorations diverses, 5935.
 — Embranchement du port de Chatham, 4229.
 — Embranchements de Guysborough, etc., 684.
 — Frais d'exploitation, 5935.
 — Freins pneumatiques, 4228.
 — Gare de Campbellton, 4254.
 — Gare de Moncton, 5714, 5774, 6744.
 — Gare de Rivière-du-Loup, 5775.
 — Matériel roulant, 5774.
 — Renforcement des ponts, 4229.
 — Résultats financiers, 4254.
 — Voies tributaires, 5735.
 Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Grand-Falls, 4326 et suiv.
 Chemins de fer et Canaux, traitement du personnel, 1078, 5927.
 Commission des chemins de fer, 5926.
 Destitution dans le service des canaux, 5928.
 Destitutions sur l'Intercolonial, 4279.
 Frais judiciaires, 5927.
 Frazer (John), 4281.
 Grand-Tronc du Pacifique, traitement du directeur de l'Etat, 5927.
 Gratification à Mme veuve Culbertson, 5800.
 Ligne Harmony-Elmira (I.P.-E.), 5780.
 Port-Colborne (Élévateur de), 5922.
 Secrétaire particulier du ministre, 5934.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 4221, 5705.

DOCUMENTS.

- Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 756, 1285.
 Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) (débat), 1433.
 Gare du Transcontinental à Québec (débat), 771.
 Ligne Estmere-Baddeck (débat), 2551.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

- Commissaires du Transcontinental, 1219.
 Démission des commissaires du Transcontinental, 1216.
 Disette de wagons dans l'est d'Ontario, 2817.
 Embranchement de Guysborough, 1487.
 Fonds de prévoyance de l'Intercolonial, 6059.
 Service d'hiver avec l'île du Pr.-Edouard, 3914.
 Tarifs des compagnies de transport, 676.

PROJETS DE LOI.

- Canal maritime de Saint-Clair à Erié: disc. des articles, 6259.
 Chemins de fer:
 — Du Nord-Canadien d'Alberta: dépôt, 6213; disc. des articles, 6510; adoption, 6571.
 — Du Nord-Canadien du Pacifique: dépôt, 6213; disc. des articles, 6475 et suiv.; adoption, 6633.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

- De Saint-Jean (N.-B.) à Québec: dépôt, 6213; disc. des articles, 6511 et suiv.; adoption, 6634.
 — Du Témiskaming au Nord d'Ontario: dépôt 6213; disc. des articles, 6540; adoption 6588.
 — Transcontinental national: dépôt, 723; adoption, 809.
 Chemins de fer (Subventions aux): dépôt, 6191; disc. des articles, 6344 et suiv., 6439 et suiv., 6533; adoption, 6535.
 Commissaires du Transcontinental: dépôt, 1601; disc. des articles, 1604 et suiv., 3196 et suiv., 3439 et suiv.; adoption, 3617.
 Convention entre le ch. de fer de Témiskaming et le Grand-Tronc: disc. des articles, 6914.
 Voies publiques (Amélioration des): dépôt, 1601; disc. générale, 3713 et suiv.; disc. des articles, 3748 et suiv., 4029 et suiv.; adoption, 4236; 2e délib., 6535.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

- Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1006.
 Subventions aux chemins de fer: disc., 6022 et suiv.
 — Au Témiskaming-Nord d'Ontario: adoption, 6210.
 — Au Saint-Jean (N.-B.)—Québec: dépôt, 5814; adoption, 6213.
 — Au Nord-Canadien du Pacifique: adoption, 6211.

QUESTIONS.

- Archibald (P.-S.), 946.
 Ateliers du Grand-Tronc-Pacifique à Québec, 3120.
 Bacs transbordeurs (Service de) pour l'île du Pr.-Edouard, 1226.
 Bélanger (Amédée), 3120.
 Bourdon (Chemin de l'île), 5372.
 Bourque (Jeffrey), 2287.
 Canal de Carillon, concession d'eau, 2338.
 Canal Soulanges (Exercice du patronage au), 3614.
 Canal Soulanges (Employés du), 4344.
 Canal de Soulanges, réclamation Martin, 2337.
 Canal Welland, 6893.
 Canaux (Frais d'établissement des), 1847.
 Chemin de fer intercolonial:
 — Agent ambulant du service des voyageurs, 3411.
 — Arbitrage entre l'Etat et la compagnie du Grand-Tronc, 4022.
 — Ateliers de Rivière-du-Loup, 578.
 — Charbon (Fourniture du), 2509.
 — Clôtures de la division Campbellton, Sainte-Flavie, 6893.
 — Déplacement des ateliers de Moncton, 551.
 — Employés des pullmans, 1440.
 — Gare de Moncton, 6888.
 — Paiement des ouvriers à la quinzaine, 3415.
 — Prêts de rails, 5080.
 — Remise à locomotives de Stellarton, 4018.
 — Renvoi de M. Falconer, 550.
 — Travail les jours de fête et dimanches, 1613.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

- Ch. de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Grand Falls, 585, 3119, 5080.
 Chemin de fer transcontinental:
 — Aide à la construction d'un embranchement sur Montréal, 580.
 — Commission des travaux, 511.
 — Coût estimatif des travaux exécutés, 6872.
 — Démission de M. Parent, 586.
 — Etat des travaux sur la section Moncton-Lévis, 945.
 — Etat des travaux sur la section Québec-Moncton, 734.
 — Frais d'avocat payés par la commission, 2288.
 — Gare de Saint-Damien (Emplacement de la), 3611.
 — Indemnité accordées par la commission du Transcontinental national, 6316.
 — Raccordement de Montréal avec le Transcontinental, 561.
 — Couture (Alfred), 2285.
 — Cresine (George), 1613.
 — Cuillierier (Joseph), 4554, 6315.
 — Doucet (A.-E.), 2289.
 — Dubé (Successesseur du surintendant), 4128.
 — Embranchement de Dartmouth à Dennis-Settlement, 549.
 — D'Estmere à Baddeck, 584.
 — De Guysborough, 549, 579, 2335.
 — De Hampton, 580.
 — De New-Glasgow à Thoburn, 945.
 — D'Oleary à West-Point, 731.
 — Faulkner (R.-S.), 5371.
 — Fonds de retraite de l'Intercolonial, 2502.
 — Fraserville (Quai de), 3612.
 — Gare du Nord Canadien à Clarksboro, 947.
 — Gare de Truro, 1439.
 — Gaes (Trueman), 2285.
 — Goulet (Inspecteur), 4018.
 — Gauthier (Aldéric), 5079.
 — Green (John-B.), 6316.
 — Gutelius (Frederick-Passmore), 4126, 4336.
 — Hagarty (S.-W.), 5078.
 — Houle (Stanislas), 3615.
 — Lauzon (Désiré), 3615.
 — Leroux (L.-A.), 4350-6315.
 — Méthot (Denis), 4350.
 — Michaud (Auguste), 2726.
 — Morris (Pont du N.-C. à), 2645.
 — Mouvement des canaux, 3120.
 — Parizeau (S.-B.), 986.
 — Perches de clôture (Vol de) sur l'Intercolonial, 2643.
 — Poisson, tarif de transport, 6893.
 — Roy (William), 946.
 — Saint-Jean-Iberville (Pont de), 578.
 — Sauvé (Destitution de M.), 582.
 — Suspension de travaux publics, 538.
 — Taschereau (Edmond), 2288.
 — Thibault (Théophile), 3413.
 — Trains de l'Intercolonial Ocean Limited, 2284.
 — Traverse (Achats de) de chemin de fer, 4129.

RAPPORT.

Statistique des chemins de fer: dépôt, 2332.

COCKSHUTT (William-Foster), *Brantford.*

BUDGET.

Discussion générale, 5225.

COCKSHUTT (William-Foster)—*Suite.*

INCIDENT.

Charrues Cockshutt, 818.
 Naturalisation impériale, 2479.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3103, 4242.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1935.

CODERRE (Louis), *Hochelaga.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau-succursale des postes à Westmount, 1377.

INCIDENT.

Commission du port de Montréal, 6692.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:

— De Kootenay-Alberta: dépôt, 983; 2^e lect., 1342; adoption, 2464.

— De Montréal au Transcontinental: dépôt, 4936; 2^e lect., 5369; adoption, 6076.

— Terminal de Montréal: dépôt, 805; 2^e lect., 1036.

Compagnie d'ass. sur la vie la Security: dépôt, 806; 2^e lect., 1036; adoption, 2101.

Compagnie d'ass. sur la vie la British Colonial: dépôt, 651; 2^e lect., 1036; adoption, 1607.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4975.

CROMWELL (Frederick-Robert), *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Dominion Trust Company: dépôt, 982; disc. générale, 1221; adoption, 4331.

Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6398.

CROTHERS (Hon. Thomas-Williams), *Elgin-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Chemin de fer de la baie d'Hudson, 5907.

Commission de l'enseignement technique, 1555.

Enquêtes dans les coalitions de commerce, 1529 et suiv.

Inspecteurs des campements d'ouvriers, 1554.

Loi (Application de la) de conciliation et du travail, 1496 et suiv.

Loi (Exécution de la) sur les conflits industriels, 6754.

Travail: traitement du personnel, 6754.

United Shoe Machinerie Co., 6928.

INCIDENTS.

Enbranchement de Guysborough, 1496.

"Gazette du Travail" (Correspondants de la), 1469.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1925.

CROTHERS (Hon. Thomas-Williams)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2978.
 Convention entre le ch. de fer de Témiskaming et le Grand-Tronc: disc. des articles, 6701.
 Enquêtes (Loi des): disc. des articles, 1446.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4434.
 Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians, 6394.

QUESTIONS.

Coalition des exploitations houillères en Colombie-Anglaise, 4334.
 Coût de l'existence: dépôt, 6468.
 Enseignement technique, 1222.
 Gages des domestiques, 3118.
 "Gazette du Travail" (Correspondants de la), 1438, 1903, 2337.
 Grève des débardeurs de Montréal, 579.
 Grève du Grand-Tronc, 2638.
 Grève des mineurs de l'Ouest, 575, 579.
 Poursuites contre l'American Shoe Company, 580.
 United Shoe Machinery Company, 2506, 3218.

CRUISE (Robert), *Dauphin.*

PROJETS DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 3259, 3588, amendt, 4887, rejeté au scrutin, 4891.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4784.

QUESTIONS.

Chard (J.-G.), 2509.
 Sous-ministre (Traitement du) de la Justice, 2509.
 Winnipegosis (Pêche dans le lac), 3124.

CURRIE (John-Allister), *Simcoe-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5788.
 Douanes, traitement du personnel, 1111, 1136.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1510.
 Ports et voies fluviales, 638 et suiv.

DOCUMENTS.

Naturalisation (débat), 785.

INCIDENTS.

Charrues Cockshutt, 847.
 Tarifs des compagnies de transport, 669.
 Voyages à prix réduits pour les étudiants, 6412.

PROJETS DE LOI.

Barcelona Traction Light and Power Company: disc. des articles, 2460.
 Brevets Thomas Wadge: disc. des articles, 2919, 3353.
 Chemins de fer:
 — De l'Alberta à l'Est de la riv. de la Paix: disc. des articles, 6072.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

— Du Grand-Tronc: dépôt, 4936; 2e lect., 5369; disc. des articles, 6907; adoption, 6914.
 — Du Nord-Canadien d'Ontario: dépôt, 982; 2e lect., 1342; adoption, 2464.
 — D'Ontario-Ottawa: dépôt, 983; 2e lect., 1342; disc. des articles, 2463; adoption, 2847.
 Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3653 et suiv.
 Convention (Ratification de la) entre le ch. de fer Témiskaming-Nord d'Ontario et la compagnie du Grand-Tronc: dépôt, 5367; 2e lect., 5599; disc. des articles, 6701; adoption, 6914.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2370.
 Juges (Loi sur les): disc. des articles, 6133 et suiv.
 Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6176.

PROJET DE RÉOLUTION.

Pensions à la vieillesse: disc., 1411.

QUESTIONS.

Rideau-Hall, coût des travaux de 1896 à 1911, 888.

RAPPORTS.

Comité des impressions: disc., 3404, 6717.

DAVIDSON (Avar-L.), *Annapolis.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accident au navire de guerre le *Niobé*, 3349.

PROJET DE LOI.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3802 et suiv.

QUESTIONS.

Arbitrage entre l'Etat et la compagnie du Grand-Tronc au sujet de l'Intercolonial, 4022.
 Douglas-Road (Bureau de poste de), 3834.
 Faulkner (R.-S.), 5371.
 Lowe (Robert) 3835.
 Seaman-Street (Bureau de poste de), 3835.

DELISLE (Michel-Siméon), *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Matte (Arthur), 6085.

QUESTIONS.

Laforce (J.-E.), 2285.
 Maître de poste de N.-D.-des-Neiges, 561.
 Poulin (Edouard), 2111.
 Saint-Valier (Quai de), 2108.
 Service du courrier à Neuville, 2107.

DEMERS (Marie-Joseph), *Saint-Jean-et-Iberville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions (Les) dans les services publics, 5942 et suiv.
 Estampilles à tabac, 5952.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Banques, prolongation des chartes: disc. des articles, 5979.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5064.

QUESTIONS.

Dépôts des banques Farmers et de Saint-Jean, 558.
Maisons américaines exportant en Canada, 3612.
Pont de Saint-Jean-Iberville, 558.
Recensement (Agents du), 3410.
Tuberculose (La) à Saint-Jean et Iberville, 3612.

DEVLIN (Emmanuel-B.), *Wright.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur les coalitions commerciales, 1549.
Dépenses casuelles de l'administration, 1083.
Déziel (Vital), 6422.
"Gazette du Travail" (Publication de la), 1503.

DOCUMENTS.

Révocations de fonctionnaires (débat), 966.

INCIDENTS.

Canal de la baie Georgienne, 1603, 2006, 6931.
Enquête de Hull, 4232.
Réintégration d'employés congédiés sans motifs, 3128.

PROJETS DE LOI.

Banques, prolongation des chartes: disc. des articles, 5982 et suiv.
Chemins de fer:
— D'Ottawa au lac McGregor: dépôt, 5157; 2e lect., 5370; adoption, 6039.
— De Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6558.
Chemins de fer (Subvention aux): disc. des articles, 6442.
Enquêtes (Loi sur les): disc. des articles, 6139.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5008.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4865 et suiv.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4044.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 351.

QUESTIONS.

Navires "Niobé" et "Rainbow", 2924.
M. Monk et la loi de la marine, 558.
Recrutement des équipages de la marine, 2105.
Renvoi d'ouvriers de l'Etat dans le comté de Wright, 557.

DOHERTY (Hon. Ch.-Joseph), *Montréal, div. Sainte-Anne.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration de la justice, 6699.
Association anti-tuberculeuse, 6718.

DOHERTY (Hon. Ch.-Joseph)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Cour de circuit à Montréal, 6735, 6740.
Convention des revendications pécuniaires, 6717.
Gratification aux employés des pénitenciers, 6739.
Justice, traitement du personnel, 1048, 1053, 6723.
McDougall (J.-M.), 6626.
McLeod (John), 6735.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 6725 et suiv.

INCIDENTS.

Cour de circuit de Montréal, 3990.
District judiciaire de Montréal, 4213.

PROJETS DE LOI.

Cession d'un terrain au gouvernement d'Ontario: dépôt, 6086; adoption, 6313.
Cour d'échiquier: dépôt, 5672; disc. des articles, 6020; adoption, 6022.
Eddy-Beshev (Ezra-Butler): disc., 4333.
Enquêtes (Loi sur les): dépôt, 720; disc. générale, 1034; disc. des articles, 1306 et suiv., 1442 et suiv.; adoption, 1523.
Indemnité parlementaire: dépôt, 1527; adoption, 1745.
Jeunes délinquants: disc. des articles, 952.
Juges (Loi des): dépôt, 6088; disc. des articles, 6129; adoption, 6192.
Juges du Yukon: dépôt, 4660; disc. des articles, 5686; adoption, 5691.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4946, 4951.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1673.
Pari aux courses: dépôt, 5669; disc. des articles, 5990 et suiv., 6089; adoption, 6096.
Prisons et maisons de correction: dépôt, 5672; adoption, 6020.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4849 et suiv.
Statuts révisés, correction d'erreurs: dépôts, 1216; disc. des articles, 1465.
Vol des bois flottants: disc. des articles, 2587.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Cession d'un terrain au gouvernement d'Ontario: adoption, 6086.
Indemnité parlementaire: dépôt, 1441; disc., 1526.
Juges (Loi sur les), adoption, 6087.
Juges du Yukon (Pensions aux): dépôt, 3709; disc., 4652; adoption, 4660.

QUESTIONS.

Affaire McRae, 723.
Compagnies, autorité des provinces dans leur constitution, 537.
Cour de circuit de Montréal, 552, 2920.
Dugas (Juge), 2923.
Frais de l'enquête dans l'affaire Lanctôt, 1225.
Frais de voyage du sous-ministre de la Justice, 3219.
Juge (Nouveau) à Hull, 4356.
Letellier (Juge), 3220.
Mariage (Législation du), représentation des provinces devant le Conseil privé, 3836.
Meredith (Congé à sir Wm), 6082.

DOHERTY (Hon. Ch.-Joseph)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Pénitenciers (Salaires des employés des), 1225.
 Sous-ministre (Traitement du) de la Justice, 2509.
 Tourigny (Juge), 3217.

RAPPORT.

Pénitenciers: dépôt, 983.

DOUGLASS (James-M.), *Strathcona.*

PROJET DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 3589, 4894.

EDWARDS (John-Wesley), *Frontenac.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Douanes, traitement du personnel, 1199.
 Exposition nationale, 6622.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 6406.
 Industrie laitière (Situation de l'), 5835.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2789, 3065.
 Mariage (Validité du): disc. générale, 1736.
 Marine marchande (Loi sur la), article 447: dépôt, 232; retrait, 232.
 Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6234.
 Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6401.

ELLIOTT (George-A.), *Middlesex-Nord.*

PROJET DE LOI.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3767.

ELSON (Peter), *Middlesex-Est.*

QUESTIONS.

Bureau d'immigration à London, 2502.
 Poste rurale (Service de la), 6927.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert), *Westmoreland.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5793 et suiv.
 Bassin de radoub de Saint-Jean (N.-B.), 3370.
 Amélioration du réseau de l'Etat, 6919.
 Canal Welland, 6748.
 Champs de bataille historiques, 5409.
 Douanes, traitement du personnel, 1102 et suiv., 1175 et suiv.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1504 et suiv.
 Goose-Creek, brise-lames, 2421.
 Gratification aux employés des pénitenciers, 6739.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*BUDGET GÉNÉRAL—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Hillsboro, bâtiment public, 1557.
 Immigration au Nouv.-Brunswick, 3389.
 McLeod (John), 6735.
 Matériel roulant de l'Intercolonial, 5722 et suiv.
 Moncton (Gare de), 5728.
 Ports et voies fluviales au Nouv.-Brunswick, 2414 et suiv.
 Révocation d'employés publics, 1573.
 Sackville (Quai de), 6950.
 Shédiac, édifice public, 6939.
 Terrains et matériel militaires, 5657.
 Service maritime et fluvial, 5329.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 5691.

DOCUMENTS.

Ash (Réclamation), 2290.
 Commission du Transcontinental, 2289.
 Roy (William) (débat), 1419.

INCIDENTS.

Bills du Sénat modifiés aux Communes, 6631, 6683.
 Canal de la Trent, 3127.
 Colis postaux (Service des), 2399.
 Commissaires du Transcontinental, 1219.
 Fonds de prévoyance de l'Intercolonial, 6058.
 Permis de circulation sur l'Intercolonial, 2375.
 Gravure et impression des billets du Trésor, 1856, 1877.
 Recenseurs (Payement des), 2007.
 Tarifs des compagnies de transport, 663.

PROJETS DE LOI.

Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3054.
 Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6356 et suiv., 6439, 6533.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1907 et suiv., 3201.
 Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2946.
 Douanes, traitement des services extérieurs: disc. des articles, 4662 et suiv.
 Emploi des pavillons et drapeaux: observ. sur le dépôt du bill, 1437.
 Enquêtes (Loi sur les), disc. des articles, 1322, 1445 et suiv.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4707.
 Juges (Loi sur les): disc. des articles, 6143.
 Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6232 et suiv.
 Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6154 et suiv.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4853.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône,
 Embranchements de l'Intercolonial: disc., 998, 1024.
 Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2151.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Pensions à la vieillesse: disc., 1874.
Subventions aux chemins de fer: disc., 6024 et suiv., 6043.

QUESTIONS.

Affiches-réclames sur les chantiers de la Plaza, 888.

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 1611, 2112.

Chemin de fer intercolonial:

— Abolition du bureau administratif, 577.

— Acquisition d'embranchements, 577.

— Agent ambulant du service des voyageurs, 3411.

— Gare de Moncton, 6887.

— Trains dits Ocean Limited, 2284.

— Travail les jours de fête et dimanches, 1613.

ETHIER (J.-A.-Calixte), *Deux-Montagnes.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Laberge (Hormidas), 6418.

DOCUMENTS.

Messagers de la Chambre, 570.

Mise à la retraite des juges Lacoste, Ouimet et Doherty, 2510.

Nominations de fonctionnaires depuis le 21 septembre.

INCIDENTS.

Hansard français (Distribution du), 273.

Rectification du compte rendu, 5085.

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4510 et suiv., 5038.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 299.

QUESTIONS.

Avocat général, 735.

Brazeau (Emile), 6474.

Dauth (Le chanoine) à la conférence militaire, 558.

Houle (Stanislas), 3615.

Lauzon (Désiré), 3615.

Mariage (Validité du), 581.

M. Nantel (Déclaration de) à Sainte-Thérèse et Sainte-Scholastique, 559.

M. Nantel et la loi de la marine, 724.

Pointe-aux-Anglais (Dragage à la), 4877.

Prévost (Raoul), 2505.

FORTIER (Edmond), *Lotbinière.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Révocations dans l'administration, 6785.

Révocations de maîtres de poste dans Lotbinière, 6429.

Suppression de crédits, 2494.

DOCUMENTS.

Quai de Sainte-Croix de Lotbinière, 5676.

FORTIER (Edmond)—*Suite.*

QUESTIONS.

Laroche (Léon), 4646.

Révocation de maîtres de poste dans Lotbinière, 985.

FOSTER (Arthur-DeWitt), *King (N.-E.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans les services publics, 699, 5930.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc. 2138.

FOSTER (Hon. George-Eulas), *Toronto-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration de la Justice, traitement du personnel, 1053.

Chambres des membres libéraux, 679.

Marine et Pêcheries, traitement du personnel, 1060.

Pensions à la vieillesse (Application de la loi sur les), 697.

Primes à l'industrie du fer, du plomb, du pétrole et de la fibre de Manille, 696, 6063.

Rentes viagères (réorganisation du service), 700.

Rentes viagères (indemnités aux anciens agents), 6064.

Service maritime et postal avec les Antilles, 695.

Service maritime et postal avec le Japon, 689.

Service maritime et postal entre Saint-Jean (N.-B.) et Halifax, 687.

Service à vapeur avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 4813, 4814.

Service à vapeur Baddeck-Grand-Narrows-Iona, 4813.

Service à vapeur sur les lacs du Bras-d'Or, 4833.

Service à vapeur avec Cuba, 4819.

Service à vapeur avec les Etats-Unis, 4825.

Service à vapeur avec la Grande-Bretagne, 4914.

Service à vapeur Halifax-Terre-Neuve-Cap-Breton, 4826.

Service à vapeur avec le Mexique, 6063.

Service à vapeur Saint-Jean (N.-B.)-Halifax-Terre-Neuve-Liverpool, 4827.

Service à vapeur avec les îles de la Madeleine, 4829.

Service à vapeur Pictou-Chéticamp, 4835.

Service à vapeur Saint-Jean (N.-B.)-Halifax, 4838.

Service à vapeur Sydney-Whycocomagh, 4840.

Service à vapeur entre Québec et l'île d'Orléans, 696.

Subventions maritimes et postales, 649.

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 758.

Révocations dans le personnel administratif (débat), 908.

INCIDENTS.

Antilles (Commerce avec les), 2032.

Délégation de l'Ouest au sujet du projet sur les grains, 4843.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*INCIDENTS—*Suite.*

Grains (Transport des), 5885, 6058, 6083, 6319.
 Grain (Transport du) à Duluth et Minnéapolis, 2634.
 Insuffisance du matériel des chemins de fer dans l'Ouest, 1748.
 Naturalisation impériale, 2476.
 Pont de Québec (adjudication de l'entreprise), 5558.
 Rachat des lignes télégraphiques et téléphoniques, 2045.
 Relations franco-canadiennes, 5879.
 Service des dépêches sur l'Atlantique, 1881.

PROJETS DE LOI.

Commission du Tarif douanier: disc. des articles, 3029; 2^e délib., 6811; message du Sénat: disc., 6966.
 Enquêtes (Loi sur les), disc. des articles, 1339.
 Grains (Commerce des): dépôt, 886; disc. générale, 2203; disc. des articles, 2222 et suiv., 2228 et suiv., 2347 et suiv., 2430 et suiv., 2591 et suiv., 2818 et suiv., 3226 et suiv., 3527 et suiv., 3838 et suiv., 4130 et suiv., 4245, 4886 et suiv., 4895, 4906; adoption, 4935.
 Grains du Manitoba: dépôt, 2456; adoption, 2633.
 Inspection et vente des denrées: dépôt, 1876; disc. des articles, 6321, 6819; adoption, 6820.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 73, 204.
 Grains (Commerce des): disc., 881.
 Grain (Immobilisation du) dans l'Ouest: disc., 4059, 4093.
 Inspection et vente des denrées: adoption, 1875.
 Pensions à la vieillesse: disc., 1871.

QUESTIONS.

Assurance maritime canadienne, 1612.
 Courrier d'Angleterre (Service du), 554.
 Grains (Exportations de), 543.
 Grains (Expéditions de) de Port-Arthur et de Fort-William, 549.
 Pesage des effets par la douane française, 731.
 Poindron (Anatole), 4129.
 Relations commerciales avec le Japon, 567.
 Rentes viagères:
 ——— Conférenciers, 1440.
 ——— Indemnités aux anciens agents, 986.
 ——— Réorganisation du service, 737.
 Service à vapeur avec la France, 5372.

RAPPORT.

Commerce: dépôt, 983, 2648, 6925.

FOWLER (George-William), *King-et-Albert.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5790 et suiv.
 Ligne Salisbury-Albert, 4269.
 Ports et voies fluviales, 635.

FOWLER (George-William)—*Suite.*BUDGET GÉNÉRAL—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Résultats financiers du réseau de l'Etat, 4258.
 Terrains et matériel militaires, 6793.

DOCUMENTS.

Limites du Manitoba (débat), 795.
 Révocations des fonctionnaires (débat), 974.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1930.
 Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6368, 6445.

INCIDENT.

Tarifs des compagnies de transport, 676.

PROJET DE RÉOLUTION.

Immobilisation du grain dans l'Ouest: disc., 4117.

QUESTIONS.

Pink-Rock (Quai de), 4351.
 Prêt de rails, 5080.

RAPPORT.

Service sténographique des débats: disc., 2906.

FRIPP (Alfred-Ernest), *Ottawa.*

PROJETS DE LOI.

Brevets Edmund Piper: dépôt, 983; disc. générale, 1221; 2^e lect., 1342; adoption, 2501.
 Chemins de fer:
 ——— Du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: dépôt, 805; 2^e lect., 1036; adoption, 2053.
 ——— D'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent: dépôt, 5666; adoption, 6259.
 Continental Can Company: dépôt, 4330; disc. des articles, 5313, 5598; adoption, 6076.
 Eddy-Bessey (Ezra-Butler): dépôt, 4231; adoption, 4800.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 414.

GAUTHIER (Louis-Joseph), *Saint-Hyacinthe.*

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5013.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 480.

GAUVREAU (Ch.-Arthur), *Témiscouata.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Garceau (Napoléon), 5941.
 Poirier (Le percepteur de l'accise), 5941.
 Rivière-du-Loup (Gare de la), 5775.

GAUVREAU (Ch.-Arthur)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Dionne (Thomas) et Saindon (Mlle), 2512.
Morin (Théophile), 4357.
Delisle (Trefflé), 4880.

INCIDENTS.

Cadets de marine, 6931.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial, 6931.
Frais de l'élection de Témiscouata, 1739.

QUESTIONS.

Ateliers de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, 578.
Fraserville (Pont de), 556.
Fraserville (Quai et dragage à), 3220, 3612.
Irving (John), 4354.
Maîtres de poste de Témiscouata, 555.
Michaud (Julien), 1902.

GERMAN (William-Manley), *Welland.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Immigration, service des agences, 3994 et suiv.
Canal Welland, 6746.

INCIDENTS.

Crystal-Beach (Maître de poste de), 3992, 6089.
Monument de la Paix, 2647.

PROJETS DE LOI.

Brevets de la Cie Spirella: dépôt, 1433; 2e lect., 1607; adoption, 2501.
Chemin de fer Nord-Canadien du Pacifique (Subvention au): disc. des articles, 6492 et suiv.
Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6119 et suiv.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3658 et suiv.
Enquêtes (Loi sur les): disc. des articles, 1454.
Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3745: disc. des articles, 3750 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours d'ouverture, 368.
Commission du service civil: disc., 3215.

GIRARD (Joseph), *Chicoutimi-Saguenay.*

INCIDENT.

Industrie laitière (Situation de l'), 5855.

PROJET DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6346.

GOODEVE (Arthur-Samuel), *Kootenay.*

DOCUMENTS.

Destitutions dans l'administration, 1303.

GOODEVE (Arthur-Samuel)—*Suite.*

INCIDENT ET INTERPELLATION.

Droits d'entrée sur les bois de construction, 1764.
Observ. sur un fait personnel à M. Knowles, 2344.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
— De Calgary à Fernie: dépôt, 982; 2e lect., 1220; adoption, 2054.
— De la Colombie-Anglaise à Dawson: dépôt, 5078; 2e lect., 5370; adoption, 6039.
— Du Nord-Canadien du Pacifique (Subvention au): disc. des articles, 6499.
— De la vallée de la riv. Kettle: dépôt, 1084; 2e lect., 1559; adoption, 3357.
Commission du tarif douanier: disc. générale, 2763.
Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6113.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3758.

GORDON (David-Alexander), *Kent-Est.*

PROJET DE LOI.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4042.

GRAHAM (Hon. George-P.), *Renfrew-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4935.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5784.
Bureaux du Canada à Londres, 6795.
Canal Murray, 5923.
Canal Rideau, 5924.
Canal du Sault-Sainte-Marie, 5916.
Canal Soulanges, 5924.
Canal de la Trent, 5917, 5925.
Canal Welland, travaux d'études, 5911.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 5886.
Chemin de fer intercolonial:
— Gare de Moncton, 5714.
— Projets d'amélioration, 5718.
— Voies tributaires, 5749.
Commission des chemins de fer, 5926.
Commission de conservation, 6718.
Commission internationale des pêcheries, 6923.
Frais judiciaires, 5926.
Mines, traitement du personnel, 6916.
Monnaie royale, 6723.
Personnel des pêcheries, service extérieur, 5363.
Port-Colborne (Élévateur de), 5922.
Secrétaire particulier du ministre, 5934.
Service des marées, 5511.
Société des ambulancières, 6723.
Sociétés de tir, 6793.
Subventions aux fanfares et sociétés de tir, 5645.

INCIDENT.

Pont de Québec, adjudication de l'entreprise, 5527.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

- Canal maritime de Saint-Clair à Erié: disc. des articles, 6259.
Chemins de fer:
— Nord-Canadien de l'Alberta: disc., 5274.
— Nord-Canadien du Pacifique: disc. des articles, 6479 et suiv., amendt, 6633, rejeté à main levée, 6634.
— Du Grand-Tronc: disc. des articles, 6904.
— Du Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6540 et suiv.
Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6344 et suiv., 6443 et suiv., 6534.
Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6126.
Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5389 et suiv.
Grand Lodge of the Loyal Order of Moose: disc. des articles, 6258.
Juges (Loi sur les): disc. des articles, 6142.
Pari (Le) aux courses: disc. des articles, 6013.
Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6158 et suiv.
Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians, 6404.

PROJETS DE RÉOLUTION.

- Casernes de Fort-Osborne: disc., 6200.
Subventions aux chemins de fer: disc., 6023 et suiv., 6039.

QUESTION.

- Coût estimatif des travaux du Transcontinental, 6872.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave), *Joliette.*

PROJETS DE LOI.

- Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: dépôt, 982; 2e lect., 1342; adoption, 2464.
Cie du terminus et du tunnel du Nord-Canadien à Montréal: dépôt, 982; 2e lect., 1220; adoption, 4800.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3782.

QUESTIONS.

- Coffin (Henry), 2334.
Officiers électoraux (Payement des), 5082.

GUTHRIE (Hugh), *Wellington-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

- Embauchage d'ouvriers tapissiers à l'étranger, 1539.

DOCUMENTS.

- Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 765.

PROJETS DE LOI.

- Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3055.
Chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine: disc. des articles, 2052.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

- Commission du tarif douanier: disc. générale, 2660; disc. des articles, 2932, 2976, 3006 et suiv., 3083 et suiv.
Commission du Transcontinental: disc. des articles, 1921.
Enquêtes (Loi sur les): disc. des articles, 1449.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, amendt, 4634, 4740.
Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6099.

PROJETS DE RÉOLUTION.

- Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 62.
Limites (Extension des) du Manitoba: disc., 3980.

HAGGART (Hon. John-Graham), *Lanark-Sud.*

DOCUMENTS.

- Révocations dans le personnel administratif (débat), 922.

PROJET DE LOI.

- Grand-Tronc-Pacifique (Chemin de fer): disc. gén., 807.

HARTT (Thomas-A.), *Charlotte.*

INCIDENT.

- Service rapide transatlantique, 6665.

HAZEN, (Hon. James-Douglass), *Saint Jean-Ville-et-Comté.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

- Appareils de sauvetage, 5340.
"Arctic" (Entretien de l'), 5341.
Bassin de radoub de Montréal, 6792.
Commission internationale des pêcheries, 6786.
Commission de conservation, 6718 et suiv.
Délégation canadienne au congrès de la navigation, 5347.
Dettes des commis aux vivres, 692.
Ecoles de navigation, 5339.
Enquêtes sur les naufrages, 5339.
Enregistrement des navires, 5339.
Études hydrographiques, 5509.
Feux et balises, 5345, 5348 et suiv.
Gardiens de phares, 5341.
Hôpitaux de marine, 5347.
Inspecteurs d'appareils, 1555.
Inspection des expéditions de bétail, 5339.
Marine (service naval), 1072, 1077, 5413 et suiv.
Navigation et Pêcheries, traitement du personnel, 1056, 5358.
Ostréiculture, 5365.
Pensions des pilotes, 5346.
Ports et voies fluviales, 642 et suiv., 2418.
Protection des pêcheries, 5499 et suiv.
Réfrigération de la boîte, 6793.
Résidus des fondoirs de Canso, 694.
Révocation d'employés publics, 1574.
Service des marées, 5511.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits*—*Suite.*

- Service maritime et fluvial, 5295 et suiv., 5321 et suiv.
 Service radiotélégraphique, 5510.
 Société des ambulancières, 6723.
 Steamer pour service des feux et balises, 5346, 5347.

DOCUMENTS.

- Chalutage à vapeur (débat), 2514.
 Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) (débat), 1430.
 Chien de mer, prix des déchets, 1417.
 Pêcheries du Pacifique (débat), 2538.

INCIDENTS.

- Cadets de marine, 6931.
 Commission du port de Montréal, 6694.
 Création d'un sous-ministre des Pêcheries, 949.
 Croiseur *Aboukir*, 414, 495.
 Dragage dans le port de Saint-Jean (N.-B.), 5817.
 Hôpital de marine pour les pêcheurs, 6933.
 Rocher aux Oiseaux (Accident au), 5368.
 Service de nouvelles pour les îles de la Madeleine, 4129.

PROJETS DE LOI.

- Certificats de patrons et seconds: dépôt, 5270; disc. des articles, 5511; adoption, 5515.
 Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec: disc. des articles, 6514 et suiv., 6634.
 Commissaires du port de Québec: dépôt, 881; disc. générale, 1038; adoption, 1741.
 Commission biologique: dépôt, 4125; disc. des articles, 4648; 2e délib., 5819.
 Commission du port de Montréal, correction d'une erreur dans la loi de 1904: dépôt, 5367; disc. des articles, 5819; adoption, 6088.
 Commission du port de Montréal: dépôt, 2470; adoption, 3711.
 Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: dépôt, 5078; disc. des articles, 6118; adoption, 6192.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5389.
 Pêche aux huîtres: dépôt, 5157; disc. générale, 5381; disc. des articles, 5387; adoption, 5387.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4608, 4718.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3506 et suiv.

PROJETS DE RÉOLUTION.

- Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 164.
 Certificats de patrons et seconds: disc., 5265; adoption, 5270.
 Commissaires du port de Montréal: dépôt, 2341; disc., 2456, 2465; adoption, 2470.
 Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1017.

QUESTIONS.

- Agence de la marine à Gaspé, 890.
 Application à la marine canadienne de la loi anglaise sur la discipline navale, 1223.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*QUESTION—*Suite.*

- Baie d'Hudson (Ports sur la), 4025.
 Bateaux de pêche à gazoline, 2726.
 Bourassa (Capitaine), 1850.
 Bronte (Location d'un terrain à), 3221.
 Brymer (Arthur), 3833.
 Canal d'assainissement de Chicago, 4355.
 Chantiers marit. de Sorel, enquête sur la gestion du service, 987.
 Chantiers maritimes de Québec (Fermeture des), 587.
 Charbon (Fourniture du) aux navires de l'Etat, 1222.
 Chenal du Saint-Laurent, 552, 5802.
 Commission biologique, 4352.
 Commission du port de Montréal, 1383, 1848, 2102, 2110, 6801.
 Commission du port de Québec, 586, 588, 1850.
 Concession de la grève du creek False, 6082.
 Conway (Patrick), 2923.
 Dallaire (L.-P.), 2505.
 Défenses des côtes du Pacifique, 4555.
 Duchaine (Pierre), 2505.
 Flynn (W. A. E.), 1383.
 Gardes-pêche du comté de Guysborough, 3121.
 Gardiens de feux dans L'Assomption, 6078.
 Gaucher (Wesley), 5079.
 Fritz (Henry), 5079.
 Godbout (Joachim), 3833.
 Hareng (Pêche au) en Colombie-Anglaise, 4357.
 Homarderie de Alder-Point, 3123.
 Hurley (J.-M.), 2925.
 Inspecteurs des pêcheries en Nlle-Ecosse, 4352.
 Inspection des chaudières à vapeur, 6082.
 Irving (John), 4354.
 Marine (Abrogation de la loi sur la), 4336.
 Masse (J.-A.), 4026.
 Navires de la flotte canadienne, 534, 565.
Niobé (Réparations au), 585.
Niobé et *Rainbow* (Approvisionnement des navires), 2924.
Niobé et *Rainbow* (Vente des navires), 2924.
 Nourriture des équipages de l'Etat sur le Saint-Laurent, 6082.
 Pêche du homard aux comtés de Saint-Jean (N.-B.) et de Charlotte, 732.
 Personnel des dragueurs de l'Etat opérant dans le Saint-Laurent, 4351.
 Phare de l'île Kitson à Baddeck, 3123.
 Phoques (Chasse aux), 4874.
 Pilote du "Minto", 887.
 Piscifactures en Colombie-Anglaise, 4351.
 Poisson frais (Transport du), 2726.
 Power (Laurence), 3832.
 Prévost (Raoul), 2505.
 Programme naval (Ajournement du), 1225.
 Programme naval (Modification du) arrêté avec l'amirauté, 566.
 Raz de marée à Gaspé, 2923.
 Recrutement des équipages de la marine, 2105.
 Recrutement des équipages de l'Etat sur le Saint-Laurent, 6081.
 Repentigny (Gardiens de feux à), 3833.
 Richards (Stephen), 1227.
 Service de la traverse (hiver) Pictou-Georgetown, 888.
 Steamers d'hiver à Pictou, 6077.
 Usines de Canso, renvoi d'ouvriers, 986.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Vapeurs (Usage des) de l'Etat pour fins électorales, 5372.
Winnipegosis (Pêche dans le lac), 3124.

RAPPORTS.

Inspection des bateaux à vapeur: dépôt, 1601.
Marine (service naval): dépôt, 983.

HENDERSON (David), *Halton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Exercices annuels de la milice, 5606.
Swift-Current (Edifice public à), 3339.

DOCUMENTS.

Binks (Mr), 4028.

INCIDENT.

Colis postaux (Service des), 2398.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine: disc. des articles, 2051.
Commission du tarif douanier, disc. des articles, 2946.
Douanes, traitements des services extérieurs: disc. des articles, 4667 et suiv.
Eddy-Bessey (Ezra-Butler): disc., 4332.
Grains (Commerce des); disc. des articles, 2842, 3240.
Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6330.
Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6239 et suiv.
Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6395.
Voies publiques: disc. des articles, 3775.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Chemins de fer (Subventions aux): disc., 6067.

QUESTIONS.

Location d'un terrain à Bonte, 3221.
Réserve indienne des Nathas, 3125.

HEPBURN (Barnard-Rickart), *Prince-Edouard.*

PROJET DE LOI.

Ligne de Prince-Edouard à Hastings: dépôt, 5078; 2e lect., 5370: adoption, 6039.

HUC HES (James-Joseph), *King (I. du P.-E.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 5786 et suiv.
Incendies allumés par les locomotives de l'Etat, 5781.
Installations sur la ligne de l'île du Prince-Edouard, 5782.
Ports et voies fluviales, crédit général pour réparations, 3308.
Service maritime et fluvial, 5302, 5323 et suiv.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Recenseurs (Payement des),
Service d'hiver avec l'île du Pr.-Edouard, 3912.
Subvention à l'île du Prince-Edouard, 5281.

PROJETS DE LOI.

Banques, prolongation des chartes: disc. des articles, 5985.
Île du Pr.-Edouard (Subvention à l'): disc. des articles, 6264 et suiv.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4605, 4736, 4939.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 488.
Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2177.

QUESTION.

Bacs transbordeurs (Service de) pour l'île du Prince-Edouard, 1226.

HUGHES (Hon. Samuel), *Victoria-Ouest (Ont.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Achat d'automobiles, 5628.
Allocations à la milice, 5561.
Arsenal national, 6794.
Douanes, traitement du personnel, 1209.
Etats-majors, 5652.
Exercices annuels, 5566 et suiv., 5600.
Champ de tir de Rockliffe, 6794.
Champs de bataille historiques, 5411.
Camps d'instruction, 5636.
Gages et salaires de la milice, 5663.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 5294.
Habilllements et équipements de la milice, 5636.
Milice et Défense, traitement du personnel, 1051.
Sociétés de tir, 6793.
Subvention aux fanfares et sociétés de tir, 5644.
Terrains et matériel militaires, 5657.

INCIDENT ET INTERPELLATION.

Fusil (Le) Ross au concours de Bisley, 3823.
Salle d'armes de Moosejaw, 4058.

PROJETS DE LOI.

Casernes de Fort-Osborne (Vente des): dépôt, 6210; adoption, 6335.
Corps de cadets: dépôt, 5675; adoption, 6191.
Gratifications aux volontaires: disc. des articles, 6590.
Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: dépôt, 6214; disc. des articles, 6386, 6593; adoption, 6598.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Casernes de Fort-Osborne (Vente des): dépôt, 5677; disc., 5819 et suiv., 6195; adoption, 6210.
Vétérans de la campagne des fénians: dépôt, 5678; adoption, 6214.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS.

Aéroplanes pour la milice, 541.
 Aldershot, gardien du camp, 3613.
 Arsenal de Sarnia, 562.
 Automobiles à l'usage des officiers inspecteurs, 4128.
 Champ de tir de Rockliffe, 541.
 Chanoine (Le) Dauth à la conférence militaire, 558.
 Commandant (Le) du 61e régiment, 733.
 Concours de la milice aux fêtes du congrès eucharistique, 586.
 Corps militaires composés d'étrangers, 541.
 Directeur du service de santé militaire, 2727.
 Ecole militaire de Montréal, 4128.
 Rappel d'une compagnie du génie en mission à Québec, 588.
 Ray (R.-M.), 6316.
 Salle d'armes de Lethbridge, 739.
 Salles d'exercice dans l'Ouest, 1851.
 Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians, 1222, 3408.

RAPPORT.

Conseil de la milice: dépôt, 2728.

JAMESON (Clarence), *Digby.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Agent (L') d'immigration Copp, 3401.
 Protection des pêcheries, 5500 et suiv.
 Service à vapeur Saint-Jean (N.-B.)-Halifax, 4837.

PROJET DE LOI.

Dominion-Atlantic (Ch. de fer): dépôt, 805; 2e lect., 1036; disc. des articles, 2049; adoption, 2050.
 Pêche aux huîtres: disc. des articles, 5387.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3788.

KAY (William-Frederick), *Missisquoi.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Exercices annuels de la milice, 5596.
 KEMP (Hon. Albert-Edouard), *Toronto-Est.*

PROJET DE LOI.

Commissaires du Transcontinental: disc. des articles, 3450.

KIDD (Edward), *Carleton (Ont.).*

QUESTION.

Square de l'Hôtel de Ville à Hull, 2338.

KNOWLES (William-Erskine), *Moosejaw.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Achat d'automobiles pour la milice, 5631 et suiv.
 Calgary (Bureau de poste de), 2248.
 Enquêtes dans les conflits industriels, 1535, 1547.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des articles—Suite.*

Gravel (édifice public), 2253.
 Moosejaw (salle d'exercice), 2249.
 Swift-Current (Édifice public à), 3336.
 Travaux publics dans la Saskatchewan, 2488.

DOCUMENTS.

Bois de construction (Droit sur les), 590.
 Édifice public de Moosejaw, 569.
 Inspecteur des postes à Moosejaw, 1620.
 Recensement de Régina (débat), 570.
 Rutherford (John), 1421.

INCIDENTS.

Bois de construction (Droit sur les), 1788.
 Délégation de l'Ouest au sujet du projet sur les grains, 4842.
 Élévateurs publics, 2918.
 Explication sur un fait personnel, 2343.
 Gratifications aux volontaires du Sud-Africain, 3223.
 Recensement de Régina, 1468.
 Salle d'armes de Moosejaw, 4056.
 Service sténographique à l'usage des membres, 1885.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan: dépôt, 2260; 2e lect., 2464; adoption, 2919.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2839, 3230 et suiv., 3531 et suiv., 3857 et suiv., 4133 et suiv., 4899; amendt, 4903, rejeté, 4905, 4930.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Commerce des grains: disc., 885.
 Juges (Traitement des): discussion, 5523.

QUESTIONS.

Bureaux de poste de Moosejaw, 988, 3416.
 Service d'hygiène (Création d'un), 1615.
 Svaigher (Adolph), 6318.

KYTE (George-W.), *Richmond (N.-E.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Acquisition des lignes tributaires du réseau de l'Etat, 4317.
 Canal Saint-Pierre, 5924.
 Destitutions dans le service des canaux, 5928.
 Mur de soutènement à Arichat, 2077.
 Radiation de crédits ouverts au budget précédent, 2866 et suiv.
 Révocation d'employés publics, 1563.
 Service à vapeur Arichat-Canso, 4832.
 Service à vapeur sur les lacs du Bras-d'Or, 4833.
 Travaux publics dans la Nouvelle-Ecosse, 2078 et suiv.

DOCUMENTS.

Boyle (Dougald), 4028.
 Brymer (Arthur), 4880.
 Cabotage en Canada (Navires étrangers se livrant au), 2926.
 Charles-Forest (Anse), brise-lames, 2511.
 Destitutions opérées depuis le 10 d'octobre dans les services administratifs, 2645.

KYTE (George-W.)—*Suite.*DOCUMENTS—*Suite.*

McLeod (Docteur), 4028.
Port-Richmond (Brise-lames à), 2511.
Power (Lawrence), 4880.

INCIDENTS.

Embranchement de Guysborough, 1492.
Ficelle de pêche (Droit sur la), 5710.
Primes à l'industrie du fer, 2646.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2715; disc. des articles, 2945, 3617 et suiv.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1905, 1933, 3439.
Garde-bestiaux: disc. générale, 2566.
Juges (Traitement des): discussion, 5522.

QUESTIONS.

Aldershot, gardien du camp, 3613.
Anse Charles-Forest (Brise-lames à l'), 1614
Brise-lames à Chapel-Cove, 1615.
Brymer (Arthur), 3833.
Coldbrook (Maître de poste de), 3218.
Commission du commerce dans l'empire, 6080.
Fonderie de poissons à Arichat, 2334.
Jackson (W.-S.), 6083.
Londonderry (Maître de poste de), 6474.
Payson (W.-W.), 2286.
Phoques (chasse aux), 4874.
Power (Laurence), 3832.
Schwitzer (T.-H.), 6083.

RAPPORT.

Diamond Light and Heating Company (débat), 5961.

LACHANCE (Arthur), *Québec-Centre.*

QUESTIONS.

Fermeture des chantiers maritimes de Québec, 587.
Rappel d'une compagnie du génie en mission à Québec, 588.
Réorganisation de la commission du port de Québec, 588.
Révocation des commissaires du port de Québec, 586.

LAFORTUNE (David), *Montcalm.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitution d'employés publics, 1595.
Saint-Jacques-de-l'Achigan (Edifice public à), 2493.

PROJET DE LOI.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3779.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Saint-Jacques-de-l'Achigan, 568.
Maîtres de poste de Montcalm, 582.
Saint-Patrice-de-Rawdon, 735.

LALOR (Francis-Ramsay), *Haldimand.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Immigration, service des agences, 3997 et suiv.
Terrains et matériel militaires, 5659.

INCIDENT.

Colis postaux (Service des), 2400.

PROJETS DE LOI.

Canal maritime Saint-Clair-Erié: dépôt, 5802; adoption, 6259.
Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6332.
Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6395.

PROJET DE RÉOLUTION.

Amélioration des services postaux et télégraphiques: disc., 4196.

QUESTION.

Dunnville (Recettes des douanes et des postes de), 2106.

LAMARCHE (Paul-Emile), *Nicolet.*

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4493; disc. des articles, 4940.

QUESTION.

Proposition Sévigny, date de la discussion, 4333.

LANCASTER (Edward-A.), *Lincoln-et-Niagara.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

McDougall (J.-M.), 6627.

DOCUMENTS.

Révocations dans le personnel administratif (débat), 923.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
— Du Grand-Tronc: disc. des articles, 6894.
— Passages à niveau: dépôt, 14.
Commission du tarif douanier: 2e délib., 6814.
Elections fédérales (Loi des): dépôt, 13.
Mariage (Validité du): dépôt, 12; disc. générale, 1627 et suiv.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4863 et suiv.

LANCTOT (Roch), *Laprairie-Napierville.*

BUDGET.

Discussion générale, 5255.

Discussion des crédits:

Napierville, édifice public, 1379.

DOCUMENTS.

Bourgeois (Pierre), 5373.

LANCTOT (Roch)—*Suite*.

INCIDENT.

Napierville (Bureau de poste de), 2422, 3222.

QUESTION.

Population des villes de la prov. de Québec, 741, 3410.

LAPOINTE (Ernest), *Kamouraska*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Courcy (Pantaléon), agent de l'accise, 5948.
Déchêne (Louis), 6790.
Destitution d'employés publics, 1583.
District judiciaire de Rimouski, 6737.
Exercices annuels de la milice, 5615.
Hébert (Auguste), 6427.

DOCUMENTS.

Adjudication des travaux du quai de Saint-Valier, 4358.
Déchesne (Louis), 3836.
Desjardins (Baptiste), 6929.
Hébert (Auguste), 3837.
Lebel (Wenceslas), 3837.
Lizotte (Luc), 3837.
Madore (Alphonse), 3125.
Michaud (C.), (débat), 1622.
Moreau (Joseph), 1853.
Saint-Anaclet (Maître de poste de), 2645.

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5049.

QUESTIONS.

Bélangier (Amédée), 3120.
Commandant du 61^e rég., 733.
Commissaires enquêteurs, 2102.
Concours de la milice aux fêtes du congrès eucharistique, 586.
Courcy (Pantaléon), 6080.
Démission de M. Parent, 586.
Fonds de retraite de l'Intercolonial, 2502.
Garceau (Napoléon), 2925.
Lebel (Wenceslas), 1902.
Ungava (L'), 585.
Maîtres de poste de Kamouraska, 6926.
Maître de poste de St-Germain de Kamouraska, 1609.
Saint-André de Kamouraska (Quai de), 734.
Saint-Pascal (Service du courrier à), 2339.
Station d'expérimentation de Ste-Anne-de-la-Pocatière, 585.
Transcontinental (Chemin de fer), section Québec-Moncton, 734.

LAPOINTE (Louis-A.), *Montréal, div. St. Jacques*.

DOCUMENTS.

Raccordement de Montréal avec le Transcontinental, 590.

QUESTIONS.

Aide à la construction d'un embranchement du Transcontinental sur Montréal, 580.
Syriens (Immigration des), 1229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid), *Québec-Est et Soulanges*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Douanes, traitement du personnel, 1107.
Entretien des terrains de l'Etat, 3313.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 5288, 5294.
Justice, traitement du personnel, 1048.
Marine (service naval), 1078, 5421, 5468.
Navigation et Pêcheries, traitement du personnel, 1059.

DOCUMENTS.

Affaire de la Cie d'énergie de Burrard, 1435.
Aide fédérale aux travaux publics du domaine provincial, 569.
Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 760.
Commission d'embellissement d'Ottawa (débat), 989.
Gare du Transcontinental à Québec (débat), 766 et suiv.
Limites du Manitoba (débat), 789.
Limites d'Ontario (Extension des), 1620.
Limites (Extension des) de la province de Québec, 1620.
Naturalisation (Lois sur la) (débat), 783.
Phoques (Chasse aux) (débat), 1428.
Pont de Québec (débat), 1428.
Révocations dans le personnel administratif (débat), 905.

INCIDENTS.

Antilles (Commerce avec les), 2036.
Bois de construction (Droit sur le), 1815.
Commission des eaux limitrophes, 6839.
Déclaration du ministre des Douanes au sujet du canal de la baie Georgienne, 1603.
Félicitation à M. l'Orateur pour l'emploi de la langue française, 1844.
Gare du Transcontinental à Québec, 6931.
Limites (Extension des) du Manitoba, 3709.
Mission du ministre de la Marine en Angleterre, 949.
Règlement des pêcheries, 3912.
Renfrew-Sud (Élection partielle de), 2098, 2273.
Tarifs des compagnies de transport, 676.
Thompson (Dr), 6929.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques: disc. des articles, 1523.
Banques (prolongation des chartes): disc. des articles, 5978.
Casernes de Fort-Osborne (Vente des): disc. des articles, 6335.
Chemins de fer:
— Du Nord-Canadien du Pacifique (Subvention au): disc. des articles, 6475 et suiv.
— De Témiskaming-Nord d'Ontario:: disc. des articles, 6567.
Commissaires du port de Québec: disc., 1741.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1904 et suiv.
Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6123 et suiv.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2927 et suiv., 3014, 3093, 3633 et suiv., 4236, amdt, 4238, rejeté au scrutin, 4243; 2^e délib., 6805; message du Sénat: disc., 6963.
Eddy-Bessey (Ezra-Butler): disc., 4332.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5400.
 Enquêtes (Loi sur les), disc. des articles, 1307 et suiv., 1444 et suiv.
 Garde-bestiaux: disc. générale, 2558 et suiv.
 Juges (Loi sur les): disc. des articles, 6139.
 Juges au Yukon: disc. des articles, 5689.
 Limites (Extension des) du Manitoba: observ. sur le dépôt du bill, 3985; disc. générale, 4454; amendt, 4470, rejeté au scrutin, 4488, 4989.
 Mariage (Validité du): disc. générale, 1668.
 Pari aux courses: observ. sur le dépôt, 5670.
 Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6214 et suiv.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3966.
 Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6101 et suiv.
 Règlement de la réclamation de la Cie Grand-Tronc-Pacifique: disc. générale, 3131.
 Secrétaires particuliers: disc. des articles, 1463.
 Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6152 et suiv.
 Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6395.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3713 et suiv.; disc. des articles, 3748 et suiv., 4029 et suiv., amendt, 4232; 2e délibér., 6539.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 34; amendement, 50; rejeté au scrutin, 524.
 Casernes de Fort-Osborne: disc., 6195 et suiv.
 Commission du service civil: disc., 3213.
 Commission du tarif douanier: disc., 2200.
 Election de M. l'Orateur: disc., 3.
 Extension des limites du Manitoba: observ. sur le dépôt du projet, 3616.
 Juges (Traitement des): disc., 5519.
 Juges du Yukon: disc., 4653.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc., 3923.
 Réclamation du Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur le dépôt, 2341.
 Séance du matin: disc., 5082.
 Secrétaires particuliers: disc., 1046.
 Subvention à l'île du Prince-Edouard: disc., 5987.
 Subventions aux chemins de fer: disc., 6022 et suiv.

QUESTIONS.

Commissaires du port de Québec, réduction du personnel: disc. générale, 1042.
 Morine (A. B.), observ. sur décision de M. l'Orateur, 6318.
 Service du courrier dans Northumberland, 6319.
 Vapeurs (Usage des) de l'Etat pour fins électorales, 5372.
 Service sténographique (débat): disc., 2905, 2913.

LAVALLEE (Joseph-Octave), *Bellechasse*

DOCUMENTS.

Station du Transcontinental dans Bellechasse, 2511.

LAVALLEE (Joseph-Octave)—*Suite.*

QUESTIONS.

Doucet (A.-E.), 2289.
 Ecoles du Keewatin, 4335.
 Gare de Saint-Damien, 3610.
 Letellier (Juge), 3220.
 Sorel (Quai de), fourniture impayée, 2924, 3612.

LAW (Bowman-Brown), *Yarmouth.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Yarmouth (Travaux publics dans), 3342 et suiv.

DOCUMENTS.

Hatfield (A.-M.), 5373.
 Thorburn (H.), 2926.
 Webster (Dr C.-A.), 6319.

PROJET DE LOI.

Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6326.

QUESTIONS.

Brise-lames de Kelley's-Cove, 3414.
 Bureau de poste d'Eganville, 735.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe), *Rouville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration de la justice, 6700.
 Agence de Paris, 6753.
 Bassin de radoub à Montréal, 3375.
 Bassin de radoub à Québec, 3368.
 Bibliothèque du Parlement, 1990.
 Bureaux de l'immigration à Londres, 3403.
 Champs de bataille historiques, 5412.
 Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3393.
 Commission de conservation, 6718.
 Cour de circuit de Montréal, 6340.
 Deschamps (Raoul), 6941.
 Destitutions dans l'administration des postes, 6776.
 Destitutions dans les services administratifs, 2071 et suiv. 3326.
 District judiciaire de Rimouski, 6737.
 Ducharme (G.-N.),
 Edifices administratifs à Ottawa, 2043.
 Entrepôt de la douane à Ottawa, 1989.
 Entretien des terrains de l'Etat, 3315 et suiv.
 Etudes hydrographiques, 5510.
 Exercices annuels de la milice, 5572.
 Gaspésie (Travaux public en), 2849 et suiv.
 Iles de la Madeleine (Dragage aux), 3350.
 Immigration française, 3386.
 Lignes télégraphiques dans Québec, 2881.
 Maisonneuve (Bureau de poste de), 1372.
 Marieville (édifice public), 1371.
 Marine (service naval), 5414 et suiv.
 Mission de M. Olivar Asselin en Europe, 3402.
 Montréal:
 — Bureau-succursale des postes à Westmount, 1378.
 — Entrepôt de vérification, 1377.
 — Hôtel des postes, 1374.
 Monument George Brown et D'Arcy McGee, 2887.
 — L. H. Lafontaine et Robert Baldwin, 2888.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits*—*Suite.*

- Madeleine de Verchères, 2888.
 Ottawa (édifices administratifs), 1360, 1893.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 6725 et suiv.
 Ports nationaux, 2901.
 Postes, traitement du personnel, 6415.
 Protection des pêcheries, 5499.
 Rapatriement des Canadiens français, 3399.
 Révocations opérée par le ministre des Travaux publics, 1995.
 Rideau-Hall, 3358.
 Saint-Lambert (édifice public), 1890.
 Saint-Pierre (Philibert), 6425.
 Salle d'exercice à Québec, 1886.
 Sayabec (Bureau de poste de), 6430.
 Secrétaires particuliers, 6924.
 Service à vapeur avec les îles de la Madeleine, 4831.
 Service à vapeur Québec-bassin de Gaspé, 4897.
 Service des ascenseurs, 3318.
 Service du chemin de fer entre Métapédia et Gaspé-Bassin, 4286.
 Services des dépêches, 6419.
 Service radiotélégraphique, 5510.
 Succursale de la poste à Montréal, 6940.
 Sudbury (bureau de poste), 1994.
 Traduction des débats de la Chambre, 6752.
 Trois-Rivières (édifice public), 1891.
 Verret (H.-B.), 6413.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 4226.

DOCUMENTS.

- Affaire Raymond-Ducharme, 3836.
 Amiral Kingsmill (Mémoire de l'), 2511.
 Bourgouin (George), 5676.
 Destitutions dans l'administration des postes, 1422.
 Ducharme (G.-N.), 5082.
 Ecoles du Keewatin, 4358.
 Fidelity Trust Company (Opération de la), 3898.
 Flynn (W.-A.-E.), 1383.
 Godbout (Joachim), 5082.
 Guimond (Eugène), 2511.
 Hamel (Hector), 3417.
 Harbour (Georges), 2511.
 Limites du Manitoba (débat), 794.
 Maîtres de poste révoqués, 1619.
 Marine canadienne, 570.
 Paquette (Honoré), 2511.
 Provident Trust Company (Opérations de la), 3836.
 Résiliation de marchés pour le service du courrier, 2512.
 Sainte-Agathe-des-Monts (Bureau de poste de), 1621.
 Saint-Pierre (P.-L.), 1619.
 Service des colis postaux avec la France, 1422.
 Service des nouvelles des îles de la Madeleine, 4556.
 Tabac (Industrie du) dans la vallée de l'Yamaska, 1621.
 Tarifs des cablogrammes, 5676.
 Veit (Frédéric), 6928.

INCIDENTS.

Association athlétique de Montréal à Nancy, 1754.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*INCIDENTS—*Suite.*

- Bassin de radoub à Québec, 6631, 6929.
 Billets du Trésor et timbres-poste (Impression des), 5970.
 Colis postaux (Service des), 2384 et suiv.
 Commissaires du port de Montréal, 1740, 6690.
 Concours de sténographie, 6474.
 Convention postale avec la France, 947.
 Cour de circuit de Montréal, 3990.
 Deschamps (Raoul), 6412.
 District judiciaire de Montcalm, 4213.
 Frontière internationale en Colombie-Anglaise, 2817.
 Gravure et impression des billets du Trésor, 1879.
 Grève des ouvriers des quais à Montréal, 273.
 Mariage (La législation du) devant la cour suprême, 3406.
 Observ. sur un fait personnel à M. Edwards, 6408.
 Poste rurale, 5680.
 Projet (Le) sur les banques, 1856.
 Rachat des lignes télégraphiques et téléphoniques, 2044.
 Recenseurs (Payement des), 948.
 Relations franco-canadiennes, 5871.
 Rocher aux Oiseaux (Accident au), 5367.
 Service des dépêches sur l'Atlantique, 1880.
 Service de nouvelles pour les îles de la Madeleine, 3915, 4251.
 Service sténographique à l'usage des membres, 1884.
 Service transatlantique, 5818.
 Sous-secrétaire d'Etat, 3129.
 Tarifs des cablogrammes, 944.
 Tarif des cablogrammes avec l'Angleterre, 3310.
 Ungava (Annexion de l'), 2100.

PROJETS DE LOI.

- Banques (prolongation des chartes): disc. des articles, 5975.
 Bassins de radoub (Subventions aux): disc. des articles, 6333.
 Chemins de fer (Subvention aux): disc. des articles, 6345 et suiv., 6441.
 Commis ambulants (Traitement des): disc. générale, 3425; disc. des articles, 3433 et suiv.
 Cour d'échiquier: observ. sur le dépôt, 5673; disc. des articles, 6021.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5392.
 Jeunes délinquants: disc. des articles, 953.
 Juges du Yukon: disc. des articles, 5516, 5686.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4558.
 Limites de la province de Québec: disc. des articles, 6294 et suiv.
 Pari aux courses: observ. sur le dépôt, 5671; disc. des articles, 5992 et suiv.
 Postes, réorganisation et traitements des services extérieurs: disc. des articles, 4882, 5374.
 Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6222 et suiv.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3756.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 244.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*PROJETS DE RÉOLUTION—*Suite.*

Bassins de radoub: disc., 5679.
 Commission du service civil: disc., 3214.
 Pensions à la vieillesse: disc., 1868.
 Limites de la province de Québec (Extension des): disc., 5380.
 Services postaux et télégraphiques: disc., 4179 et suiv.

QUESTIONS.

Agence de la marine à Gaspé, 890.
 Agents d'immigration en Belgique, 890.
 Agents d'immigration en France, 890.
 Assurance maritime canadienne, 1612.
 Ateliers de Moncton (Déplacement des), 551.
 Avocat général, 1852.
 Banque de Saint-Hyacinthe, 2109.
 Banques de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean (Faillite des), remboursement des déposants, 536.
 Bergeron (J.-G.-H.), 2102.
 Board of Trade de Montréal (Vœu du), 2507.
 Bourque (Jeffrey), 2287.
 Brise-lames de l'Anse-aux-Canards, 889.
 Canal d'assainissement de Chicago, 4355.
 Canal de la baie Georgienne, 552.
 Cap-de-Chatte (Bureau de poste de), 1224.
 Causapscal (Bureau de poste de), 1033.
 Chenal du Saint-Laurent, 552.
 Colis postaux (Tarif des), 4875.
 Commissaires du port de Montréal, 2109.
 Commission du service civil, 738.
 Compagnie Marconi (Négociations avec la), 2643.
 Convention postale franco-canadienne, 577.
 Cour de circuit de Montréal, 552, 2920.
 Couture (Alfred), 2255.
 Destitution de M. Savvé, 582.
 District fédéral (Création d'un), 1382.
 Douane de Montréal, employés révoqués, 4128.
 Ducharme (G.-N.), 5081.
 Dunn (Albert), 4127.
 Ecoles du Keewatin, 4341.
 Ecole militaire de Montréal, 4128.
 Enquête Chauvin, liste des ouvriers enquêtés, 2641.
 Farmers' Bank (Faillite de la), remboursement des déposants, 535.
 Frais de voyage du sous-ministre de la Justice, 3219.
 Godbout (Joachim), 3833.
 Grenier (Salomon), 1383.
 Grève des débardeurs de Montréal, 579.
 Hurley (J.-M.), 2925.
 Lepage (M.-T.), 4555.
 Ligne postale Nicolet-Sainte-Monique, 734.
 Maîtresse de poste de Sainte-Agathe-des-Monts, 985.
 Mariage (Législation du), représentation des provinces devant le conseil privé, 3836.
 Michaud (Auguste), 2726.
 Molloy (Robert), 2108.
 Nouveau juge à Hull, 4356.
 Poindron (Anatole), 4129.
 Poste rurale, 5080.
 Pouliot (Louis-A.), 4556.
 Proulx (Mme), 2112.
 Raz de marée à Gaspé, 2923.
 Recenseurs (Payement des), 2288.
 Relations commerciales avec le Japon, 567.
 Rentes viagères:

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

— Indemnités aux anciens agents, 986.
 — Réorganisation du service, 737.
 Révocations dans le service de l'immigration, 889.
 Révocation des commissaires du port de Québec, 568.
 Robitaille (J.-C.), 2923.
 Sacs à dépêches (Réparations des), 4875.
 Saint-Angèle-de-Laval (Bureau de poste de), 3836, 4127.
 Service à vapeur avec la France, 5372.
 Service du courrier sur la ligne postale
 Chlorydorme-Petite-Madeleine, 1223.
 Service de nouvelles des îles de la Madeleine, 4357.
 Services extérieurs, 738.
 Sikhs (Les) de la Colombie-Anglaise, 2508.
 Taylor (M.-George), au Sénat, 551.
 Therrien (Ferdinand), 1440, 3221.
 Thibault (Théophile), 3413.
 Transport des dépêches à Ste-Monique, 1614.
 Traverses (Achats de) de chemin de fer, 4129.
 Yule (Le douanier), 4878.

LENNOX (Haughton), *Simcoe-Sud.*

INCIDENT.

Bills du Sénat modifiés aux Communes, 6632, 6685.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
 — De L'Alberta à l'Est de la rivière de la Paix: disc. des articles, 6032.
 — De l'Est de Montréal (correction d'une erreur): dépôt, 6716; adoption, 6915.
 Du Terminus central de Montréal (correction d'une erreur): dépôt, 6716; adoption, 6915.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1932.
 Divorce de David-George Davidson: dépôt, 5957; 2e lect., 6030; adoption, 6260.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5402.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3730; disc. des articles, 5751.
 Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne: disc. des articles, 4798.

RAPPORT.

Service sténographique des débats: disc., 2909.

LESPERANCE (David-Ovide), *Montmagny.*

BUDGET.

Discussion des articles:

Destitutions sur l'Intercolonial, 5931.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Interprovinciale: dépôt, 5265; 2e lect., 5370.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4962.

QUESTION.

Usines Carrier-Lainé, 742.

LOGGIE (William-Stewart), *Northumberland (N.-B.)*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

- Chatham (Embranchement du port de), 4230.
Douanes (traitement du personnel), 1110, 1172.
Service de Doaktown et Boiestown avec Chatham et Newcastle, 4282 et suiv.

INCIDENT.

Ficelle de pêche (Droit sur la), 5712.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 493, 497.

MACDONALD (Edward-M.), *Pictou*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

- Agent (L') d'immigration Hawkes, 3381.
Allocations à la milice, 5563.
Benoit (Joseph), 4276.
Chemin de fer intercolonial:
— Embranchement de Guysborough, 686, 4309.
— Projets d'amélioration du réseau, 5717 et suiv.
— Voies tributaires, 5732, 5746.
Destitutions dans les services administratifs, 1560 et suiv., 2058, 3320.
Édifices publics, 3359.
Enquêtes dans les conflits industriels, 1530.
Exercices annuels de la milice, 5588, 5604 et suiv.
Fraser (John), 4280.
Gardiens de phares, 5343.
Ligne télégraphique de l'île du Prince-Edouard, 3378.
Loi (Application de la) de conciliation et du travail, 1496.
Pensions aux pilotes, 5346.
Personnel des pêcheries (le cas du Dr Murray), 5352.
Primes à l'industrie du fer, du plomb, du pétrole et de la fibre de Manille, 696.
Service des ascenseurs, 3318.
Service maritime et fluvial, 5298 et suiv., 5319.
Services maritime et postal avec le Japon, 688.
Service à vapeur avec les îles de la Madeleine, 4830.
Steamer pour service des feux et balises, 5346.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 4214 et suiv.

DOCUMENTS.

- Adjudication de travaux publics depuis le 1er octobre 1911, 2510.
Benoit (Joseph), 1852.
Cavanagh (George), 3417.
Concession de la grève du creek False, 6319.
Connolly (John), 2645.
Dossier contre certains employés de l'Intercolonial, 2290.
Équipages des navires *Earl-Grey* et *Minto*, 1852.

MACDONALD (Edward-M.)—*Suite*.

DOCUMENTS—*Suite*.

- Farmers' Bank, 3837.
Fraser (John), 1619.
Gray (W.-W.), 2645.
Hale (Thomas), 4358.
Instructions au Gouverneur général, 2290.
Limites du Manitoba (débat), 785, 800.
McLeod (John), 4556.
Mariage (La législation du), 2926, 3415.
Matheson (James-W.), 5373.
Naturalisation (Lois sur la) (débat), 776.
Pêche (Industrie de la) en Colombie-Anglaise, 3837.
Poursuite par application de la loi des pêcheries, 1619.
Réclamation Angus Wanley, 3837.
Réclamations dans le personnel administratif (débat), 934.
Service du courrier à River-John, 2290.
Service du courrier à Stellarton, 2290.
Smith (Angus), 1620.
Vieillards (Nombre des) au Canada, 569.
Société de secours des employés de l'Intercolonial, 804.

INCIDENTS ET INTERPELLATION.

- Embranchement de Guysborough, 1493.
Explication sur un fait personnel, 3525.
Fusil (Le) Ross au concours de Bisley, 3811, 3831.
Naturalisation impériale, 2470 et suiv.
Ritchie (Juge), 3406.
Service des dépêches sur l'Atlantique, 1882.
Vacance de sièges sénatoriaux, 5270.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:

- Grand-Tronc du Pacifique: dépôt, 721; adoption, 809.
— Mexican Interurban Electric Traction Co.: dépôt, 4936; 2e lect., 5369; adoption, 6076.
— Pacifique-Canadien: disc. des articles, 5309.
— Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6545 et suiv.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles 1918, 3452.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3647.
Continental Can Company: disc. générale, 4491; disc. des articles, 5314, 6076.
Divorce de Alvena-Bell Leitch: dépôt, 5265; 2e lect., 5370; adoption, 6076.
Île du Prince-Edouard (Subvention à l'): disc. des articles, 6276.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4622, 4807, 4945.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1729.
Pari aux courses: disc. des articles, 6007 et suiv.
Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6215 et suiv.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3968.
Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3736; disc. des articles 3800 et suiv., 4039 et suiv., prop de renvoi au comité, 4234.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 108.

MACDONALD (Edward-M.)—*Suite.*PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Situation financière (Revue de la), 6845.
Tarifs des chemins de fer: disc., 1940.

PROJETS DE LOI.

Barcelona Traction Light and Power Company: disc. des articles, 2459.
Commis ambulants: disc. des articles, 3430.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1938, 3522.
Commission biologique: disc. des articles, 4648.
Commission du tarif douanier: disc. générale, 2680; disc. des articles, 3112, 3640 et suiv.
Compagnies (Autorisation des) de chemin de fer: dépôt, 6630.
Enquête (Loi sur les), disc. des articles, 1323 et suiv., 1459.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3770.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2181.

QUESTIONS.

Braine (Lawrence), 5078.
Canal de Chester, 726.
Commission du port de Montréal, 1848.
Destitutions dans l'administration des postes, 6761.
Employés des pullmans sur l'Intercolonial, 1440.
Emprunt public, 4875.
Fritz (Henry), 5079.
Gare de Truro, 1439.
Gaucher (Wesley), 5079.
Ham (Robert), 887.
Hefferman (F.-S.), 4127.
McEachren (Charles), 2286.
Mahone-Bay (Maître de poste de), 732.
Mosher (G.-A.), 4127.
O'Brien (Révocation de M.), 727.
Pêche du homard aux comtés de Saint-Jean (N.-B.) et de Charlotte (732).
Plants pour la station d'expériences de Kentville (N.-E.), 3408.
Réparations au *Niobé*, 584.
Spry-Bay (Bureau de poste de), 585.
United Shoe Machinery Co., 6928.

MACLEAN (William-F.), *York-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur les coalitions commerciales, 1545.
Réorganisation du service des rentes viagères, 711.

INCIDENTS.

Colis postaux (Service des), 2376.
Tarifs des compagnie de transport, 654.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3026.
Elections fédérales: observ. sur le dépôt du projet Macdonell, 653.

MACLEAN (William-F.)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Brevets d'invention (prolongation du délai d'exploitation): dépôt, 1033.
Chemins de fer (Loi des), longueur des sections: dépôt, 2098.
Chemin de fer Grand-Tronc: disc. des articles, 6909.
Dominion Trust Company: dépôt, 1900; 2e lect., 2102; disc. des articles, 4331; adoption, 4532.
Grand Lodge of the Loyal Order of Moose: dépôt, 5666; disc. des articles, 6257; adoption, 6259.
Subsidiary High Court of the Ancient Order of Foresters: dépôt, 5666; 2e lect., 6030; adoption, 6915.

QUESTION.

Grève du Grand-Tronc, 2638.

MACLEAN (Alexander-K.), *Halifax.*

BUDGET.

Discussion générale, 5115.
Discussion des crédits:
Douanes, traitement du personnel, 1091 et suiv., 1195.
Edifices administratifs à Ottawa, 1346 et suiv.
Embranchements de Guysborough, etc., 680.
Gare maritime d'Halifax, 4288.
"Gazette du Travail" (Publication de la), 1505.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 5285.
Immigration (service des agences), 4001 et suiv.
L'agent Copp, 3398 et suiv.
Navigation et Pêcheries, traitement du personnel, 1068.
Pensions à la vieillesse, 697.
Ports et voies fluviales en Nlle-Ecosse, 647.
Postes, traitement du personnel, 6413.
Rentes viagères (réorganisation du service), 700 et suiv.
Service à vapeur avec les îles de la Madeleine, 4829.
Service à vapeur Saint-Jean (N.-B.)-Halifax, 4838.
Station de quarantaine de l'île Lawlor, 1366, 1560.
Yarmouth (amélioration du port), 2096.

DOCUMENTS.

Baldwin (Eugène), 1387.
Bureau de poste de Spry-Bay, 590.
Destitutions dans le personnel administratif (débat), 890.
Ficelle pour rets à homard, 1388.
Hayden (A.-A.), 6086.
Obligations du Nord-Canadien, 4879.
Station de quarantaine à l'île Lawlor, 2511.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Antilles (Commerce avec les), 2036.
Cession de certains droits à la Colombie-Anglaise, 1220.
Canal de Chester, 817.
Croiseur (Le) *Aboukir*, 413.
Ficelle à pêche (Droit sur la), 1085.
Recenseurs (Payement des), 1218.
Service rapide transatlantique, 6635.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

Ajournement de Noël: disc., 939.
Pensions à la vieillesse: disc., 1858.

QUESTIONS.

Achat d'excavateurs, 567.
Achats du département des Travaux publics, 1609, 1224.
Adjudications du ministère des Travaux publics, 566, 889.
Aide à l'immigration dans Ontario, 552.
Annonces et travaux d'impressions adjugés aux journaux, 1382.
Application à la marine canadienne de la loi anglaise sur la discipline navale, 1223.
Archibald (P.-S.), 946.
Avocat général (vacance de la charge), 553.
Bourassa (Capitaine), 1850.
"British News" (Le), achat d'exemplaires, 6800.
Chemin de fer intercolonial.
— Embranchement de Dartmouth à Denis-Settlement, 549.
— Embranchement de Guysborough, 549.
— Embranchement New-Glasgow-Thoburn, 945.
— Fourniture de charbon, 2509.
— Juridiction de la commission des chemins de fer, 5081.
— Remise à locomotives de Stellarton, 4018.
Commission du port de Montréal, 6801.
Commission du port de Québec, 1850.
Concession de la grève du creek False, 6082.
Communications télégraphiques avec l'Australie, 584.
Cour suprême, division pour l'Ouest, 553.
Courrier d'Angleterre, 554.
Courrier de River-John, 1610.
Cumul de fonctions municipales et administratives, 2644.
Défenses des côtes du Pacifique, 4555.
Deschamps (Raoul), 2727.
Destitution dans l'administration des postes, 6764.
Enseignement technique, 1222.
Exclusion des émigrants d'origine orientale, 887.
Falconer (Renvoi de M.), 550.
Hale (Thomas), 4556.
Limites du Manitoba, 726.
Masse (J.-A.), 4026.
Musée des Beaux-Arts, 1902.
Parizeau (S.-B.), 986.
Pictou (service du courrier), 2637.
Pictou (service de la traversée), 888, 6077.
Pilote du *Minto*, 887.
Programme naval (Modification du) arrêté avec l'amirauté anglaise, 566.
Roy (R.-M.), 6316.
Scoth-Village (Maître de poste de), 2725.
Stellarton (Maître de poste de), 553.
Subvention à la Colombie-Anglaise, 581, 984.
Vétérans de 1866-67 (Allocations aux), 1222.

MACDONELL (Angus-Claude), *Toronto-Sud.*

PROJETS DE LOI.

Abolition du cautionnement des candidats: dépôt, 652.
Barcelona Traction, Light and Power Company: dépôt, 982; 2e lect., 1220; disc. des articles, 2459; adoption, 2462.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Grains (Commerce des): disc. des articles, 2362 et suiv., 4157.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5048.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1661.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Commission du tarif douanier: disc., 2203.
Services postaux et télégraphiques: disc., 4188 et suiv.

QUESTIONS.

Fourniture de ciment à l'Etat, 4339.
United Shoe Machinery, 3218, 2506.

MACNUTT (Thomas), *Saltcoats.*

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 1280.
Grève du Grand-Tronc-Pacifique, 3837.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2812.
Divorce de William-Hollaway Adams: dépôt, 4554; 2e lect., 4800; adoption, 5369.
Divorce de Isabell Isaac: dépôt, 4936; 2e lect., 5369; adoption, 6076.
Divorce de George-McKay Sutherland: dépôt, 5511; 2e lect., 5599; adoption, 6070.
Garde-bestiaux: disc. générale, 2579.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 4909 et suiv.
Guarantee Life Assurance Company: dépôt, 5511; 2e lect., 5599; adoption, 6076.

McCRANEY (George-Ewan), *Saskatoon.*

BUDGET.

Discussion des crédits:
Moosejaw, salle d'exercice, 2251.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Brockville, 5373.
Subventions aux voies ferrées des provinces de l'Ouest, 570.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Colis postaux (Service des), 2396.
Réserve de houille dans l'Ouest, 180, 233.
St-Aldwyn (Bureau de poste de), 6051.
Tarifs des chemins de fer: disc., 1974.
Transports (Immobilisation des) dans l'Ouest, 5884.

PROJETS DE LOI.

Banques (prolongation des chartes): disc. des articles, 5983.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: dépôt, 2724; 2e lect., 3358; disc. des articles, 5308; adoption, 5310.
Divorce John-Angus Kennedy: dépôt, 5666; 2e lect., 6030; adoption, 6260.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 4131 et suiv., 4248; amendt, 4903, 4915.
International Guarantee Company: dépôt, 5367; 2e lect., 5599; adoption, 6076.

McCRANEY (George-Ewan)—*Suite.*

QUESTIONS.

Blé canadien à l'exposition agricole de New-York, 550.
Salles d'exercice dans l'Ouest, 1851.
Visite de M. Borden à l'archevêché de Québec, 542.

McCREA (Francis-N.), *Sherbrooke.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Déstitutions dans l'administration des postes, 6771.

INCIDENT.

Immigration dans l'est du Canada, 6696.

PROJET DE LOI.

Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6402.

McCURDY (Fleming-Blanchard), *Shelburne-et-Queen.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Gare maritime d'Halifax, 4295.
Services maritime et postal avec les Antilles, 695.
Voies tributaires de l'Intercolonial, 5754.

INCIDENTS.

Antilles (Commerce avec les), 2041.
Service rapide transatlantique, 6645.

McKAY (James), *Prince-Albert.*

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 751, 1253.
Jones (Charles), 3838.
Shelters (Anton), 3837.

INCIDENT.

Tarifs des chemins de fer: disc., 1969, 3306.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer Northern Territorial: dépôt, 1900; 2e lect., 2464; adoption, 3357.
Cie d'assurance sur la vie la Saskatchewan: dépôt, 805; 2e lect., 1036; adoption, 1607.
Compagnie d'énergie de la Saskatchewan: dépôt, 1900; 2e lect., 2228; adoption, 3752.
Corporation épiscopale catholique romaine du Keewatin: dépôt, 1436; 2e lect., 1607; adoption, 3752.
Divorce de Herbert Horsfall: dépôt, 3525; 2e lect., 3752; adoption, 4800.

MACKENZIE (Daniel-D.), *Cap-Breton-Nord.*

BUDGET.

Discussion des articles :

Champs de bataille historiques, 5413.
Chemin de fer intercolonial, embranchement de Guysborough, etc., 683.
Douanes, traitement du personnel, 1176.
Déstitutions dans l'administration des postes, 6783.

MACKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Déstitution dans les services administratifs, 3324, 5929 et suiv.
Édifices administratifs à Ottawa, 1348 et suiv.
Feux et balises, 5348.
Gardiens d'édifices publics, 3367.
Gardiens de phares, 5345.
"Gazette du Travail" (Publication de la), 1512.
Immigration en Nouvelle-Ecosse, 3399.
Immigration (services des agences), 3999.
Inspecteurs d'appareils, 1555.
Inspection des compteurs électriques, 5955.
Matériel roulant du réseau de l'Etat, 5727.
Radiation de crédit ouverts au budget précédent, 2864.
Réfrigération de la boîte, 6793.
Rentes viagères (réorganisation du service), 709.
Service d'eau aux édifices de l'Etat à Ottawa, 3367.
Service maritime et fluvial, 5327 et suiv.
Services maritime et postal entre le Canada et le Japon, 688.
Service à vapeur sur les lacs du Bras-d'Or, 4832, 6065.
Service à vapeur Sydney-Wycomagh, 4839.
Terrain et matériel militaires, 5660.
"Tyrian" (Le navire) du service des câbles, 3376.
Voies tributaires de l'Intercolonial, 5766.
Wolfeville (édifice public), 1369.

DOCUMENTS.

Day (Luke), 2926.
Ligne Estmere-Baddeck, 1619, 2547.
McDonald (Docteur), 2926.

INCIDENTS.

Ajournement de Noël, 712.
Appointements des maîtres de poste des campagnes, 3130.
Embranchement de Guysborough, 1484.
Pommes de la Nouvelle-Ecosse, 1751.
Service rapide transatlantique, 6660.
Travaux publics au Cap-Breton, 816.

PROJETS DE LOI.

Brevets Thomas Rambaut disc. des articles, 3564.
Certificats des patrons et seconds: disc. des articles, 5514.
Chemin de fer de Témiskaming-Nord d'Ontario disc. des articles, 6561.
Commis ambulants: disc. des articles, 3436.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1913, 1937.
Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6118 et suiv.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3629 et suiv.
Compagnie Révillon frères: disc. des articles, 5312.
Cour d'échiquier: disc. des articles, 6020.
Douanes, traitement des services extérieurs: disc. des articles, 4680.
Enquêtes (Loi sur les), disc. des articles, 1325, 1457.
Gratifications aux volontaires: disc. des articles, 6591.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4440; disc. des articles, 4719.

MACKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3790 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 180.

Juges (Traitement des) discussion, 5621.

QUESTIONS.

Courrier anglais, 6077.

Homarderie de Alder-Point, 3123.

Ligne Eastmere-Baddeck, 584.

Phare de l'île Kitson à Baddeck, 3123.

McLEAN (Angus), *Queen (I.P.-E.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Service maritime et fluvial, 5317 et suiv.

DOCUMENTS.

Limites du Manitoba (débat), 797.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'assurance sur la vie l'Universelle: dépôt, 4936; 2e lect., 5369; disc. des articles, 6035, 6068; adoption, 6070.

Ile du Prince-Edouard (Subvention à l'): disc. des articles, 6274 et suiv.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2184.

McLEAN (Hugh-Havelock), *Sunbury-et-Queen.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Pêcheries (assistance aux pêcheurs), 690.

DOCUMENTS.

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.), (débat), 1432.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

QUESTION.

Affaire McRae, 723.

MARCILE (Joseph-Edmond), *Bayot.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans l'administration des postes, 6781.

Fournier (A.-A.), inspecteur des poids et mesures, 5940.

MARSHALL (David), *Elgin-Est.*

PROJET DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3115.

MARTIN (Médéric), *Montréal, div. Sainte-Marie.*

BUDGET.

Discussion générale, 5262.

QUESTIONS.

M. Monk (Déclarations de) à Saint-Eustache 560.

Obligations de la compagnie Nord-Canadien, 4342.

MARTIN (William-Melville), *Regina.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Regina, salle d'armes, 2255.

DOCUMENTS.

Recensement de Regina (débat), 571.

INCIDENTS.

Graines de semence (Distribution de), 2346. Insuffisance du matériel des chemins de fer dans l'Ouest, 813.

Recensement de la Saskatchewan, 5083.

PROJETS DE LOI.

British Western Loan Company: dépôt, 3118; 2e lect., 3358; adoption, 5369.

Chemins de fer:

— Central de la Saskatchewan: dépôt, 5367; 2e lect., 5599; adoption, 6076.

— De High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson: dépôt, 1900; 2e lect., 2228; adoption, 3357.

— Pacific-Trans-Canada-baie d'Hudson: dépôt, 983; 2e lect., 1342; adoption, 3357.

— Western Dominion: dépôt, 4935; 2e lect., 5369; adoption, 6039.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2790.

Douanes, traitement des services extérieurs: disc. des articles, 4677.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 2620; 3567, 4907, 4916 et suiv.

Vétérans de la campagne des fénians: disc. des articles, 4786, 4800, 6595.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 470.

QUESTIONS.

Lehigh (W.-M.), 6078.

Listes électorales de la Saskatchewan, 560.

Morine (A.-B.), 6317.

Recensement de la Saskatchewan, 5371.

Ressources naturelles des provinces de l'Ouest, 560.

Terres du domaine (Attribution des) aux gouvernements provinciaux de l'Ouest, 2635.

Salle d'exercice à Regina, 588.

MEIGHEN (Arthur), *Portage-la-Prairie.*

DOCUMENTS.

Droit d'entrée sur les bois marchands (débat), 610.

Keewatin (Partage du), 2510

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barcelona Traction Light and Power Company: disc. des articles, 2460.
 Brevets Thomas Wadge: disc. des articles, 3051, 3355.
 Chemins de fer (Loi des), article, 254; dépôt, 272; disc. générale, 2552.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1908 et suiv.
 Commission du tarif douanier: disc. générale, 2750; disc. des articles, 2942 et suiv., 3626 et suiv.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 3551, 3584, 3865 et suiv., 2367 et suiv., 4134 et suiv., 4909 et suiv.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc. générale, 4381.
 Compagnie d'assurance sur la vue l'Universelle: disc. des articles, 6036.

QUESTION.

Gare du Nord-Canadien à Clarksboro, 947.

MICHAUD (Pius), *Victoria (N.-B.)*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Immigration, service des agences, 3999.

DOCUMENTS.

Chemin de fer du fleuve Saint-Jean, 2512.

INCIDENT.

Vacance d'un siège sénatorial dans les Provinces maritimes, 2818.

PROJET DE LOI.

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec: disc. des articles, 6515; amendt, 6517; rejeté à main levée, 6533.

QUESTIONS.

Chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls, 585, 5080.
 Laforce (J.-E.), 3613.

MIDDLEBRO (William-Sora), *Grey-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Marine (service naval), 5436.

DOCUMENTS.

Révocations de fonctionnaires (débat), 968.

INCIDENT.

Antilles (Commerce avec les), 2010.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1917.
 Commission du tarif douanier: disc. générale, 2728, 3623, 3686.
 Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6402.

PROJET DE RÉOLUTION.

Subventions aux chemins de fer, 6039.

MIDDLEBRO (William-Sora)—*Suite.*

RAPPORTS.

Diamond Light and Heating Co.: disc., 5958, 6470, 6872.
 Service sténographique des débats: disc., 2912.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4694.

QUESTIONS.

Durée de la présente législature, 564, 725.
 Limites du Manitoba, 725, 984.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, amendt, 4634, 4755, rejeté à main levée, 4772; amendt, 4939, rejeté au scrutin, 5025.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 274.

QUESTIONS.

Abrogation de la loi sur la marine, 4025, 4336.
 Agent des Abénakis de Saint-François-du-Lac, 1617.
 Agent d'élection de M. Oscar Gladu, 1614.

MONK (Frédéric-D.), *Jacques-Cartier.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Arichat (mur de soutènement), 2078.
 Bassins de radoub:
 — A Montréal, 3375.
 — A Saint-Jean (N.-B.), 3371.
 — A Québec, 3369.
 Bois créosoté pour les Provinces maritimes, 2491.
 Commission de conservation des ressources naturelles, 1084.
 Cow-Bay (Travaux généraux à), 2095.
 Deschamps (Raoul), 6941.
 Destitutions d'employés publics, 1560 et suiv., 1996, 2055 et suiv., 3322.
 Dragage dans les Provinces maritimes, 2880.
 Edifices publics:
 — A Battleford, 2247.
 — A Calgary (entrepôt de douane), 2247.
 — A Calgary (bureau de poste), 2248.
 — En Colombie-Anglaise, 2258.
 — A Edmonton (salle d'exercice), 2248.
 — A Hampton (N.-B.), 1556.
 — A Hillsborough, 1557.
 — A Humboldt, 2253.
 — A Lethbridge, 2254.
 — A Louiseville, 6940.
 — A Lachine (bureau de poste), 1371.
 — A Lévis (salle d'armes), 1372.
 — A Lunenburg, 1368.
 — A Maisonneuve (bureau de poste), 1372.
 — A Montréal (Voy. ce mot.)

MONK (Frédéric-D.)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

- A Napierville, 1379.
- A Port-Arthur (salle d'armes), 1991.
- A Québec (Voy. ce mot.)
- A Régina (salle d'armes), 2255.
- A Renfrew, 1993.
- A Rigaud, 1889.
- A Saint-Lambert, 1890.
- A Sainte-Thérèse, 1891.
- A Seaforth, 1993.
- A Shawinigan, 1889.
- A Shédiac, 6939.
- A Sherbrooke, 1890.
- A Strathcona, 2255.
- A Sudbury, 1994.
- A Toronto (entrepôt de la douane), 2003.
- A Tracadie (léproserie), 1559.
- A Trois-Rivières, 1891.
- A Weyburn, 2256.
- A Wolfville, 1368.

Edifices fédéraux :

- Loyers, 3363.
- Mobiliers, 3359.
- Salaires des gardiens, 3366.
- Service d'eau, 3367.

Edifices fédéraux et ports maritimes, 629.

Galerie nationale des Beaux-Arts, 2890.

Gaspésie (Travaux publics dans la), 2853.

"Gazette du Travail" (Publication de la), 1516.

Goose-Creek (brise-lames), 2421.

Ile du Diable (brise-lames), 2095.

Inverness (amélioration du port), 2095.

Lignes télégraphiques :

— De l'Alberta et de la Saskatchewan, 2883.

- Du Cap-Breton, 2881.
- De Fort-McMurray, 2883.
- De l'île à la Crose, 2887.
- De la montagne Boisée, 2886.
- De Moose à Durlingville, 2884.
- De la province de Québec, 2881.
- De la rivière de la Paix, 2886.
- Du Yukon, 3377.

Marine (service naval), traitement du personnel, 1073.

Mines, traitement du personnel, 6916.

Montréal :

- Bassin de radoub, 3375.
- Bureaux-succursales des postes, 1377, 6940.
- Entrepôt de vérification, 1577.
- Hôtel des postes, 1374.

Monuments :

- George Brown et D'Arcy Magee, 2887.
- Louis-Hippolyte Lafontaine et Robert Baldwin, 2888.
- Madeleine de Verchères, 2888.

Nagivation et Pêcheries (traitement du personnel), 1065.

Ottawa :

- Chauffage et salaires des ouvriers, 3351.
- Eclairage, ventilation, mobilier, 3352.
- Edifices administratifs, 1345 et suiv., 2048.
- Edifice du Parlement, amélioration, 1990.
- Enlèvement de la neige, 3352.
- Entrepôt de vérification, 1989.

MONK (Frédéric-D.)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

- Entretien des terrains, 3312, 3315.
- Rideau-Hall, 3358.
- Ottawa (Pont sur l'), 6951.
- Régime des eaux, 2892.
- Pont sur la Grande rivière, 2881.
- Ports maritimes et édifices fédéraux, 629.
- Ports et voies fluviales :
 - Crédits généraux, 636 et suiv., 648, 3308.
 - Du Manitoba, 2877.
 - Du Nouveau-Brunswick, 2412 et suiv., 2488.
 - Dans Québec, 2849.
- Quais :
 - A Edmonton, 2880.
 - A Medford, 2095.
 - A Pointe-Gillis, 2095.
 - A Port de Cole, 2095.
 - A Sackville, 6950.
 - A Trois-Rivières, 2492.

Québec :

- Amélioration de la rivière Saint-Charles, 2901.
- Bassin de radoub, 3369.
- Bâtiment de la douane, 1886.
- Bureau de poste, 1888.
- Salle d'exercice, 1886.

Radiation de crédits ouverts au budget précédent, 2854 et suiv.

Rivière Athabasca (amélioration de son cours), 2878.

Rivière des Français, 6922.

Rivière des Prairies (Amélioration du cours de la), 630, 2492.

Secrétaires particuliers, 6924.

Service des ascenseurs, 3319.

Station de quarantaine de l'île Lawlor, 1366, 1560.

Saint-Jean (N.-B.), station de quarantaine de l'île Partridge, 1559.

Toronto (amélioration du port), 2496.

Toronto (entrepôt de la douane), 2003.

Tyrian (Le navire) du service des câbles, 3376.

Travaux publics (traitement du personnel), 1080.

Yarmouth (amélioration du port), 2096.

DOCUMENTS.

Crédits de l'exercice 1912 abandonnés dans le budget de 1913 (débat), 1855.

Decoste (Révocation du cap.) (débat), 1293.

Pont de Québec (débat), 1428.

Roy (William) (débat), 1420.

INCIDENTS.

Bassin de radoub à Québec, 6930, 6931.

Cabine téléphonique à l'usage des membres, 3617.

Canal de Chester, 817.

Enquête de Hull, 4232.

Félicitations à M. l'Orateur pour l'emploi de la langue française, 1844.

Galerie nationale.

Horloge (L') du Parlement, 1605, 1739.

Gardien de l'édifice public de Canseau, 589.

Napierville (Bureau de poste de), 3222.

Naturalisation impériale, 2477.

MONK (Frédéric-D.)—*Suite.*INCIDENTS—*Suite.*

Service sténographique à l'usage des membres, 1884.
Travaux publics au Cap-Breton, 816.

PROJETS DE LOI.

Bassins de radoub (Subventions aux): dépôt, 6067; disc. des articles, 6333; adoption, 6335.
Bassin de radoub de Collingwood: dépôt, 3527; disc. générale, 3712; adoption, 3713.
Chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine: disc. des articles, 2052.
Descente des bois: dépôt, 3118; disc. des articles, 3526; adoption, 2617.
Enquête (Loi sur les), disc. des articles, 1323.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4503; disc. des articles, 5003.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 226, 234.
Bassins de radoub (Subventions aux): dépôt, 5679; disc., 6177 et suiv.; adoption, 6190.
Bassin de radoub de Collingwood: dépôt, 3417; disc., 3526; adoption, 3527.

QUESTIONS.

Achats du département des Travaux publics, 1224, 1609.
Achat d'excavateurs, 567.
Achat de propriétés par l'Etat à Ottawa, 1384.
Affiches-réclames sur les chantiers de la Plaza, 888.
Amélioration du port de Chance-Harbour, 561.
Amélioration du port de Gooseberry-Cove, 562.
Barrage du lac Témiskaming, 6801.
Bassin de radoub à Prince-Rupert, 1847.
Bassin de radoub à Québec, 4355.
Beauchemin (J.-A.), 3411.
Brise-glace dans la rivière l'Achigan, 2340.
Brise-glace à Saint-Gérard, 2503.
Brise-lames:
—— A l'Anse-aux-Canards, 889.
—— A Chapel-Cove, 1615.
—— A Charles-Forest-Cove, 1615.
—— A Lorneville, 562.
—— A Kelly's-Cove, 3414.
Bureaux de poste:
—— D'Eganville, 735.
—— De Lethbridge, 739.
—— De Maisonneuve, 557.
Campeau (Michel), 1441.
Canal de la baie Georgienne, 552.
Canal de Chester, 726.
Chauvin (Hector), 1441.
Cie des rapides des Cèdres, 738.
Decoste (Capitaine), 555.
Dépenses sur les quais et bâtiments publics, 1846.
Deschamps (Raoul), 2727.
"Devoir" (Article du), 2724.
Ducharme (G.-N.), 5081.
Dunn (Albert), 4127.
Édifices publics:
—— Dans l'Alberta et la Saskatchewan.
—— Aux Laurentides, 2502.

MONK (Frédéric-D.)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

—— A Weedon, 4647.
—— Location par l'Etat, 1384.
Enquête Chauvin, liste des ouvriers enquêtés, 2642.
Galerie nationale des Beaux-Arts, 6316, 6473.
Glissoir de la chute des Chats, 4646.
Guillemette (Napoléon), 1229.
Imprimerie nationale (construction d'un nouveau bâtiment), 553.
Inspecteur du dragage à Larry's-River, 5160.
Kennie (Capitaine Ed.), 6927.
Lalonde (Alfred), 4878.
Lowe (Robert), 3835.
Magasins militaires d'Ottawa, 540.
M. Monk et la loi de la marine, 558.
Musée des Beaux-Arts, 1902.
Musée Victoria,
Navire *Kestrel*, 556.
Pointe-aux-Anglais (Dragage à la), 4877.
Pont de Frazerville, 556.
Pont de Saint-Jean-Iberville, 558.
Quais:
—— A Frazerville, 3220.
—— A l'île Bizard, 564.
—— A L'Assomption, 2502, 2656.
—— A Melford, 556.
—— A Petewawa, 540.
—— A Petite-la-Mecque, 1384.
—— A Pink-Rock, 4351.
—— A Sorel, 2924, 3612.
—— A Saint-André-de-Kamouraska, 734.
—— A Saint-Valier, 2108.
Remorqueurs au port de Saint-Jean, 555.
Renvoi d'ouvriers de l'Etat dans le comté de Wright,
Restaurant du Parlement, 2926.
Révocation de M. Dumelong, 730.
Révocation des commissaires du port de Québec, 568.
Rideau-Hall (Améliorations à), 554, 737.
Riedau-Hall, coût des travaux de 1896 à 1911, 888.
Rivière des Prairies (Améliorations du cours de la), 724.
Storey (William), 5160.
Suspension de travaux publics, 537.
Travaux publics adjugés sans soumissions, 889.
Travaux publics à L'Assomption, 6080, 6926.
Usines Carrier-Lainé, 742.

MORPHY (H.-B.), *Perth-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Police sanitaire des animaux, 6610.
Subventions aux fanfares et sociétés de tir, 5649.

INCIDENT.

Industrie laitière (Situation de l'), 5864.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer du Grand-Tronc: disc. des articles, 6902.
Pari aux courses: disc. des articles, 6010.
Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6172.
Vétérans de la campagne des fénians: disc. des articles, 6597.

MURPHY (Hon. Charles), *Russell*.

BUDGET.

Discussion des crédits :

- Application de la loi sur les coalitions commerciales, 1550.
 Champ de tir de Rockliffe, 6794.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1500 et suiv.
 Imprimerie nationale, traitement du personnel, 1052.
 Imprimerie nationale, 6751.
 Justice, traitement du personnel, 6724.
 Mines, traitement du personnel, 6916.
 Monument Champlain à Ottawa, 6625.
 Palais administratifs à Ottawa, 1357 et suiv.
 Postes, traitement du personnel, 1081.
 Rivière des Français, 6797, 6921.

DOCUMENTS.

- Conventions commerciales avec les Antilles et la Guyane anglaise, 989.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

- Déclaration de l'hon. M. Perley à Londres, 1606.
 Gravure et impression des billets du Trésor, 1878.
 Renfrew-Sud (Election partielle de), 2281.

PROJETS DE LOI.

- Archives publiques: disc. des articles, 1524.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1927.
 Commission du tarif douanier: 2e délibér., 6810.
 Secrétaires particuliers: disc. des articles, 1464.

PROJET DE RÉOLUTION.

- Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 508.

QUESTIONS.

- Aéroplanes pour la milice, 541.
 Automobiles à l'usage de la milice, 4128.
 Billets du Trésor (gravure et impression), 4876.
 Champ de tir de Rockliffe, 541.
 Choix des ministres de Québec, 533.
 Commis parlementaires, 576.
 Commis parlementaires remerciés de leurs services, 2104.
 Commission des voies d'eau limitrophes, 541.
 Commission du Transcontinental, 541.
 Compagnies (Projet sur les), 536.
 Compagnies (autorité des provinces dans leur constitution), 537.
 Conférence internationale sur le droit maritime, 2644.
 Examens de concours pour l'admission aux emplois, 540.
 Farmers' Bank, 535, 723, 3217.
 Farmers' Bank (La) et l'hon. M. Crothers, 3407.
 Grève des mineurs de l'Ouest, 575.
 Gutelius (Fred.-P.), 4336, 5081.
 Hawkes (Arthur), 534.
 Imprimerie nationale:
 ———— Augmentations d'appointements, 2106.
 ———— Changement d'attributions, 2286.
 ———— Conférences hebdomadaires, 2286.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite*.QUESTIONS—*Suite*.

- Construction d'un nouveau bâtiment, 553.
 — Création d'un emploi de sous-imprimeur du roi, 1845.
 — Destitutions et nominations, 1845.
 — Machines à écrire (Achat de), 1844.
 Magasins militaires d'Ottawa, 540.
 Quai de Petewawa, 540.
 Referendum sur la marine, 533.
 Soumissions pour les vaisseaux de la marine, 534.
 Suspension de travaux publics, 537, 539.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno), *Terrebonne*.

BUDGET.

Discussion des crédits :

- Accise:
 ———— Traitement du personnel, 6628.
 ———— Traitements des services extérieurs, 5938.
 Chemin de la réserve de Doncaster, 6952.
 Courcy (Pantaléon), 5948.
 Desmarais (L'inspecteur), 5943.
 Destitutions dans les services publics, 5945.
 Estampilles à tabac, 5952.
 Etudes scientifiques, 6742.
 Etudes relatives à la métallurgie, 6630.
 Explosifs (frais divers), 6742.
 Fournier (L'inspecteur), 5940.
 Frais de déplacement, etc., 5952.
 Garceau (Napoléon), 5942.
 Mines, traitement du personnel, 1081, 6915.
 Poids et mesures, traitements des services extérieurs, 5954.
 Poirier (Le percepteur), 5941.
 Recherches minéralogiques, 6629, 6741.
 Revenu intérieur, traitement du personnel, 1055, 1076, 6915.
 Tourbe, essais du ministère, 6741.
 Traduction de rapports en français, 6629.

PROJET DE LOI.

- Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5061.

QUESTIONS.

- Courchène (P.-C.-E.), 1901.
 Courcy (Pantaléon), 6080.
 Dumontier (Joseph), 3414.
 Hébert (C.-D.), 1228.
 Flemming (Charles), 4354.
 Forest (Médard), 736.
 Garceau (Napoléon), 2925.
 Locas (Henri), 3412.
 Robitaille (J.-C.), 2923.
 Sucre d'érable, 726.
 Therrien (Ferdinand), 1440.

RAPPORT.

- Accise, poids et mesures (dépôt), 573.

NEELY (Davis-Bradley), *Humboldt*.

BUDGET.

Discussion des crédits :

- Edifices publics dans l'Alberta et la Saskatchewan, 2258.
 Humboldt, édifice public, 2254.

NEELY (Davis-Bradley),—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits*—*Suite.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 743.
Droits d'entrée sur les bois marchands (débat), 600.
Charrues Cockshutt, 836.

INCIDENTS.

Recenseurs et officiers électoraux (Payement des), 2198.
Tarifs des chemins de fer: disc., 1966.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2971.
Grains (commerce des): disc. des articles, 2601 et suiv., 2834 et suiv., 3843 et suiv., 2229 et suiv., 2352 et suiv., 2441 et suiv.

QUESTIONS.

Commission du tarif douanier, 536.
Primes à l'industrie du fer, 536.

NESBITT (Edouard-Walter), *Oxford-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 5242.

Discussion des crédits:

Destitution d'employés publics, 1585.
Exercices annuels, 5581.
Marine (Service naval), traitement du personnel, 1075.
Navigation et Pêcheries, traitement du personnel, 1061.
Palais administratifs à Ottawa, 1357.
Réorganisation du service des rentes viagères, 708.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
— Ouest-Ontario-Pacifique: dépôt, 806; 2e lect., 10936; adoption, 2053.
— Sud-Ontario-Pacifique: dépôt, 983; 2e lect., 1342; adoption, 3357.
Commiss ambulants: disc. générale, 3429.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1907 et suiv., 3446.
Commission du tarif douanier: disc. générale, 2758, 3624 et suiv., 3666 et suiv.
Continental Can Company: disc. des articles, 6031.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 2613.
Union Bank: dépôt, 2e lect., 1342.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3763.

PROJET DE RÉOLUTION.

Services postaux et télégraphiques (Amélioration des): disc., 4198.

QUESTION.

Ecoles du Manitoba, 542.

NICHOLSON (Donald), *Queen (I.P.-E.)*

PROJET DE LOI.

Ile du Prince-Edouard (Subvention à): disc. des articles, 6282.

NICKLE (William-Folger), *Kingston.*

PROJETS DE LOI.

Queen's College: dépôt, 1436; 2e lect., 2616; disc. des articles, 3957 et suiv., 4844 et suiv., adoption, 4969; 2e délib., 6915.
Queen's Theological College: dépôt, 1436; 2e lect., 2616; adoption, 4969.

PROJET DE RÉOLUTION.

Pensions à la vieillesse: disc. 1403.

NORTHRUP (William-Barton), *Hastings-Est.*

INTERPELLATION.

Fusil (Le) Ross au concours de Bisley, 3827.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6573.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1662.
Règlement de la réclamation de la Cie Grand-Tronc-Pacifique: disc. générale, 3163.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royaume sur le discours du trône, 361.

OLIVER (Hon. Frank), *Edmonton.*

BUDGET.

Discussion générale, 5200.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes (traitement du personnel), 1053.
Agent d'immigration Hawkes, 3385.
Agences d'immigration, 4003.
Application de la loi des enquêtes dans les conflits industriels, 1533, 1544.
Calgary (Edifice public à), 2247.
Edifices publics dans l'Alberta, 2256.
Edifices administratifs à Ottawa, 1361.
Edmonton (Quai à), 2880.
"Gazette du Travail" (Publication de la), 1520.
Galerie nationale des Beaux-Arts, 2890.
Intérieur (traitement du personnel), 1052.
Ligne télégraphique de la rivière de la Paix, 2886; de l'île à la Crosse, 2887.
Ligne télégraphique de Fort-McMurray, 2883.
Mines (traitement du personnel), 6918.
Recensement et statistique, 6601.
Rivière Athabaska (amélioration de son cours), 2878.

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 757, 763, 1262, 1264.
Hawkes (Arthur) (débat), 613.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Abatage de chevaux importés des Etats-Unis, 5816.
Bois de construction (Droit sur le), 1829.
Charrues Cockshutt, 826.
Epizootie à Weyburn, 6934.
Grains (Expédition de) aux éleveurs, 6937.
Grain (Transport du), 6057, 6319, 6336, 6694.
Naturalisation impériale, 2478.
Rapport de M. Hawkes, 6690.
Tarifs des chemins de fer, 1983, 3284.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

- Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3058.
 Brevets Thomas Wadge: disc. des articles, 3051.
 Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne: disc. des articles, 4798.
 Certificats des patrons et seconds: disc. des articles, 5512.
 Chemins de fer:
 — De l'Alberta à l'Est de la rivière de la Paix: disc. des articles, 6031, 6070.
 — Du Pacifique-Canadien: disc. des articles, 5308.
 Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6351 et suiv., 6445.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1913, 3502.
 Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6119 et suiv.
 Commission du Tarif douanier: disc. des articles, 3039, 3062, 3707; 2e délib., 6815.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5404; observ. sur la 3e lect., 5684.
 Garde-bestiaux: disc. générale, 2568.
 Grains (Commerce des): disc. générale, 2217; disc. des articles, 2222 et suiv., 2229 et suiv., 2349 et suiv., 2430 et suiv., 2593 et suiv., 2818 et suiv., 3226 et suiv., 3528 et 3839 et suiv., 4132 et suiv.; amendt, 4906, 4913.
 Gratifications aux volontaires: disc. des articles, 6309.
 Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6321, 6819.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4392, amendt, 4773, rejeté à main levée, 4806.
 Loi minière du Yukon: disc. générale, 6314.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4866 et suiv.
 Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6098 et suiv., 6308.
 Règlement de la réclamation de la Cie Grand-Tronc-Pacifique: disc. générale, 3157.
 Sociétés généalogiques: disc. générale, 6151.
 Secrétaires particuliers: disc. des articles, 3418.
 Compagnie d'assurance sur la vue l'Universelle: disc. des articles, 6036, 6068.
 Vétérans de la campagne des fénians: disc. des articles, 6593 et suiv.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3801.

PROJETS DE RÉOLUTION.

- Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 453.
 Ajournement de Noël: disc., 942.
 Commission du tarif douanier: disc., 2202.
 Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2188.
 Immobilisation du grain dans l'Ouest: disc., 4059; rejet au scrutin, 4120.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc., 3954, 3970.
 Subventions aux chemins de fer: discussion, 6026 et suiv.

QUESTIONS.

- Conditions financières au Manitoba, 565.
 Ferme Veitch, 946.
 Limites (Extension des) du Manitoba, 4018.

OSLER (Sir Edmund-Boyd), *Toronto-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent, 5918.

PROJETS DE LOI.

- Architectural Institute: dépôt, 982; 2e lect., 1559; adoption, 2500.
 Canadian Birkbeck Investment Company: dépôt, 651; 2e lect., 1036; adoption, 2101.

PROJET DE RÉOLUTION.

Casernes de Fort-Osborne: disc., 5833.

PACAUD (Louis-Turcotte), *Mégantic.*

BUDGET

Discussion des crédits:

Doucet (Odilon), 6420.

QUESTIONS.

Doucet (Odilon), 1901.
 Kirouac (M.), 2637.

PAQUET (Eugène), *L'Islet.*

BUDGET.

Discussion générale, 5259.

Discussion des crédits:

Exercices annuels de la milice, 5616.
 Destitutions dans les services administratifs, 1600.

DOCUMENTS.

Exposition de Paris (loyer du terrain de la section canadienne), 590.

INCIDENT.

Relations franco-canadiennes, 5884.

PROJET DE LOI.

- Chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine: dépôt, 982; 2e lect., 1220; disc. des articles, 2050; adoption, 2053.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5068.

QUESTIONS.

- Agents d'immigration en France, 1232.
 Brochures en français pour favoriser l'immigration, 1231.
 Hôpital d'immigrants, 1230.
 Immigrants rapatriés, 1233.
 Importance et coût de l'immigration provenant de France, d'Angleterre et des États-Unis, 1231.
 Inspecteur de gares Goulet, 4018.
 Médecins inspecteurs des immigrants, 1232.
 Ouvriers agricoles (Recrutement d'), 1384.
 Perches de clôtures (Vol de) sur l'Intercolonial, 2643.
 Primes à l'immigration, 1232.
 Sociétés d'immigration subventionnées, 1230.

PARDEE (Fred. F.), *Lambton-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Immigration, service des agences, 3995 et suiv.

BARDEE (Fred.-F.)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bacs transbordeurs pour l'île du P.-E., 2510.
Port de Sarnia, 1619.
Mara (Maître de poste de), 4357.

PROJET DE LOI.

Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6219.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Election du président du comité général, 526.
Pensions à la vieillesse: disc., 1402.

QUESTIONS.

Arsenal de Sarnia, 562.
Bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 1608.
Charbon (Fourniture du) aux navires de l'Etat, 1222.
Fleming (Charles), 4354.
Poursuite contre l'American Shoe Company, 580.

PAUL (William), *Lennox-et-Addington.*

INCIDENT.

Industrie laitière (Situation de l'), 5854.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe), *Québec Comté.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Destitutions dans l'administration des postes, 6435, 6755 et suiv.
Destitutions dans les services administratifs, 2066.
Edifices administratifs à Ottawa, 1894.
Marine (service naval), 5416 et suiv.
Postes (traitement du personnel), 1081, 6413.
Postes (traitement des services extérieurs), 6754, 6786.
Rentes viagères (réorganisation du service), 700 et suiv.
Rivière des Français, 6797.
Service des dépêches, 6416 et suiv.
Verret (H.-B.), 6413.

DOCUMENTS.

Gare du Transcontinental à Québec (débat), 772.
Limites du Manitoba (débat), 791.
Michaud (C.), (débat), 1624.
Révocations dans le personnel administratif (débat), 927.
Sainte-Agathe-des-Monts (Bureau de poste de), 1622.

INCIDENTS.

Appointements des maîtres de poste des campagnes, 3130.
Bureau de poste de St-Aldwyn, 6054.
Colis postaux (Service des), 2401.
Convention postale avec la France, 947.
Crystal-Beach (Maître de poste de), 3993.
Gare du Transcontinental à Québec, 6931.
Mariage (Législation du), correction du compte rendu, 3609.
Noms des bureaux de poste, 3832.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*DOCUMENTS—*Suite.*

Petite vérole (La) à l'hôtel des postes d'Ottawa, 1263, 1303.
Poste rurale, 2101.
Salle d'exercice à Régina, 588.
Service de nouvelles pour les îles de la Madeleine, 4130.
Tarifs des cablogrammes, 944, 3311.

PROJETS DE LOI.

Bassins de radoub (Subventions aux): disc. des articles, 6333.
Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6443 et suiv.
Commis ambulants (Traitement des): dépôt, 3225; disc. générale, 3423 et suiv.; disc. des articles, 3430.
Commissaires du port de Québec, réduction du personnel: disc. générale, 1043; disc. des articles, 1743.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4522.
Limites de la prov. de Québec: disc. des articles, 6302.
Mariage (Validité du): disc. générale, 1717.
Postes (réorganisation et traitement des services extérieurs): dépôt, 3225; disc. des articles, 4881, 5373 et suiv.; adoption, 5378.
Poste rurale (Service de la): dépôt, 6050; disc. des articles, 6214; adoption, 6245.
Sous-directeurs des grands bureaux de poste: dépôt, 4682; adoption, 4886.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Amélioration des services postaux et télégraphiques: disc., 4205.
Bassins de radoub: disc., 6182.
Commis ambulants (Traitement des): dépôt, 3125; adoption, 3224.
Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1023.
Personnel des postes (Traitement et réorganisation du): dépôt, 3126; adoption, 3225.
Poste rurale (Service de la): dépôt, 5802; adoption, 6050.
Sous-directeurs des grands bureaux de poste (Traitement des): dépôt, 4130; disc., 4681; adoption, 4682.

QUESTIONS.

Archambault (Emile), 6079.
Boucher (O.-E.), 988.
Boulay (Mlle), 2108.
Brown (William), 4878.
Bureaux de poste:
— De Canso, 1226.
— De Causapsca, 1033.
— De Coldbrook, 3218.
— De Douglass-Road, 3835.
— D'East-Roman-Valley, 733.
— De l'Île Perrot, 4127.
— De Kamouraska (comté), 6926.
— De Lachenaie, 6078.
— Des Laurentides, 3410.
— De Londonderry, 6474.
— De Lotbinière (comté), 985.
— De Mahone-Bay, 732.
— De Montcalm (comté), 583.
— De Moosejaw (comté), 988, 3416.
— De Notre-Dame-des-Neiges, 561.
— De Rigaud, 2339.
— De Sainte-Agathe-des-Monts, 985.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

- De Saint-Amour, 2726.
 — De Sainte-Angele-de-Laval, 3836, 4127.
 — De Saint-Germain de Kamouraska, 1609.
 — De Saint-Isidore de Prescott, 3124.
 — De Saint-Jacques de l'Achigan, 568.
 — De Sainte-Thérèse, 3410.
 — De Saint-Tite, 1230.
 — De Sayabec, 2643.
 — De Scotch-Village, 2725.
 — De Seaman-Street, 3835.
 — De Spry-Bay, 585.
 — De Stellarton, 553.
 — De Témiscouata (comté), 555.
 — De White-Head, 2920.
 Cas de révocation, 2340.
 Chevrier (Isidore), 4878.
 Clouthier (Joseph), 4646.
 Compagnie Marconi (Négociations avec la), 2643.
 Communications télégraphiques avec l'Australie, 584.
 Colis postaux (Tarif des), 4875.
 Courrier anglais, 6077.
 Courrier (Distribution du) à Sainte-Anne-de-Bellevue, 5370.
 Courrier (Service du):
 — A Charlemagne, 1900.
 — Chlorydorme-Petite-Madeleine, 1223.
 — A l'Île Perrot, 6080.
 — A Neuville, 2107.
 — Nicolet-Sainte-Monique, 734.
 — A Northumberland (comté), 6319.
 — A Pictou, 2637.
 — A River-John, 1610.
 — A Sainte-Monique, 1614.
 — A Saint-Pascal, 2339.
 — St Paul l'Ermite-Repentigny, 2641, 3415.
 — Sorel-Sainte-Victoire, 4343.
 — Sydney-Glace-Bay, 947.
 — Val-des-Eboullis-Rigaud, 4344, 4877.
 Cumul de fonctions municipales et administratives, 2644.
 Doucet (Odilon), 1901.
 Dumelong (Emile), 588.
 Dupré (Docteur), 3834.
 Farly (Mme Paul), 2656.
 Frais d'enquêtes, 6079.
 Henry (Norbert), 988.
 Jacques (Léandre), 3413.
 Kirouac (M.), 2637.
 Lacombe (J.-A.), 987.
 Lavoie (Calixte), 3413.
 Legault (Orphir), 6078.
 Lehigh (W.-M.), 6078.
 McEachren (Charles), 2886.
 McPherson (John-H.), 4354.
 Michaud (Julien), 1902.
 Mullaly (Michael), 1613.
 Molloy (Robert), 2108.
 Montpetit (E.), 5079.
 Payson (W.-W.), 2286.
 Péloquin (Francis), 3834.
 Ports des journeaux, 2336.
 Port sur les publications électorales, 1615.
 Poste rurale, 1610, 5080, 6927.
 Pouliot (Louis-A.), 4556.
 Proulx (Mme), 2112.
 Robert (William), 3614.
 Saint-Martin (Mme), 3834.
 Sacs à dépêches (Réparations des), 4875.
 Service de nouvelles des îles de la Madeleine, 4357.
 Valois (Adolphe), 3614.

PERLEY (Hon. George-Halsey), *Argenteuil.*

PROJET DE RÉOLUTION.

Bassins de radoub: dépôt, 5679.

QUESTION.

Bassano (Bureau de poste de), 5677.

PORTER (Edward-Guss), *Hastings-Ouest.*

PROJET DE LOI.

Mariage (Validité du): disc. générale, 1709.

POWER (William), *Quebec-Ouest.*

INCIDENT.

Service rapide transatlantique, 6649.

QUESTION.

Mullaly (Michael), 1613.

PROULX (Edmond), *Prescott.*

DOCUMENTS.

Daoust (René), 4028.

Saint-Amour (H.), 2927.

INCIDENT.

Disette de wagons dans l'est d'Ontario, 2816.

PROJET DE LOI.

Juges (Lois sur les): disc. des articles, 6131 et suiv. 6192.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5069.

Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4038 et suiv.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Juges (Traitement des): discussion, 5525.

Juges du Yukon: disc. 4658.

QUESTIONS.

Renfrew (Comté de):

— Adjudications publiques, 2921, 2922.

— Nominations de fonctionnaires, 3408.

— Révocations de fonctionnaires, 2921.

Saint-Amour (Maître de poste de), 2726.

Saint-Isidore de Prescott (Maître de poste de), 3124.

PUGSLEY (Hon. William), *Saint-Jean-Ville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Achat d'automobiles pour la milice, 5632.

Aménagement des eaux de l'Ottawa supérieur, 2892.

Application de la loi de conciliation et du travail, 1497 et suiv.

Billets du Trésor (Impression des), 1047.

Champs de bataille historiques, 5410.

Chemins de fer et Canaux (traitement du personnel), 1078.

Chemin de fer intercolonial

— Embranchement à Chatham, 4229.

— Embranchement de Guysborough, 685.

— Embranchement Salisbury-Albert, 423.

— Hampton (Amélioration à), 4319.

— Résultats financiers, 4257 et suiv.

Chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, 4326 et suiv.

Dépenses casuelles de l'administration, 1082.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Destitutions dans les services administratifs, 699.
 Douanes (traitement du personnel), 1186 et suiv.
 Edifices administratifs à Ottawa, 1895, 2045.
 Entrepôts à grains sur l'Atlantique, 4817.
 Grande rivière (Pont sur la), 2881.
 Inspecteurs des campement d'ouvriers, 1554.
 Justice (traitement du personnel), 1050, 1053.
 Marine (service naval), 1072, 5438.
 Mines (traitement du personnel), 6916.
 Monument Madeleine de Verchères, 2889.
 Navigation et Pêcheries (traitement du personnel), 1056.
 Ouvrages et bâtiments militaires, 628.
 Pêcheries, dettes des commis aux vivres, 691.
 Ports et voies fluviales, 632 et suiv.
 Ports et voies fluviales au Manitoba, 2878.
 Port et voies fluviales au Nouveau-Brunswick, 2412 et suiv. 2486.
 Rivière Saint-Charles (Amélioration de la), 2903.
 Radiation de crédits, inscrits au budget précédent, 2854 et suiv.
 Salles à l'usage des membres libéraux, 679.
 Saint-Jean (N.-B.), (salle d'exercice), 1558.
 Saint-Jean (N.-B.) (travaux du port), 679.
 Service maritime et fluvial, 5297.
 Service maritime et postal avec Porto-Rico, 695.
 Service à vapeur avec l'Amérique du Sud, 6064.
 Service à vapeur avec Cuba, 4820.
 Subvention maritimes et postales, 648.
 Voies tributaires de l'Intercolonial, 5764.
 BUDGET DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
 Discussion générale, 4214 et suiv.

DOCUMENTS.

Barrage au lac Témiscamingue, 2511.
 Chemins de fer de Saint-Jean (N.-B.) (débat), 1429.
 Commission internationale des eaux limitrophes (débat), 994.
 Ligne de Salisbury-Harvey, 569.
 Limites du Manitoba (débat), 792.
 Révocations de fonctionnaires (débat), 975

INCIDENTS.

Ajournement de Noël, 712.
 Antilles (Commerce avec les), 2008, 2043.
 Commission des eaux limitrophes, 6820.
 Décret papal *Ne temere*, 809.
 Démission des commissaires du Transcontinental, 1216.
 Dragage dans le port de Saint-Jean (N.-B.), 5817.
 Limites du Manitoba, 495, 812.
 Recenseurs (Payement des), 1033, 3917.
 Rideau-Hall (emploi d'un crédit), 810.
 Service sténographique à l'usage des membres, 1883.

PROJETS DE LOI.

Bassin de radoub de Collingwood: disc. générale, 3712.
 Chemins de fer:
 — Du Cap-de-la-Madeleine: disc. des articles, 2050.
 — Du Nord-Canadien du Pacifique (Subvention au): disc. des articles, 6487 et suiv.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

— De Saint-Jean (N.-B.) à Québec: disc. des articles, 6511 et suiv.
 Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3113, 3619 et suiv.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1906.
 Encouragement à l'agriculture: disc. des articles, 5388 et suiv.; amendt, 5397, rejeté à main levée, 5407, 5409; amendt, 5681, rejeté, 5686.
 Enquêtes (Loi sur les): disc. générale, 1034; disc. des articles, 1308 et suiv.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 3599 et suiv.
 Ile du Prince-Edouard (Subvention de l'): disc. des articles, 6284.
 Juges (Loi sur les): disc. des articles, 3142 et suiv.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc. générale, 4366; disc. des articles, amendt, 4592 et suiv., 4683, 4739.
 Limites d'Ontario (Extension des): disc. des articles, 6287.
 Limites de la province de Québec: disc. des articles, 6292 et suiv.
 Pari aux courses: disc. des articles, 5996 et suiv., 6089.
 Régime des eaux dans la zone du chemin de fer: disc. des articles, 6097.
 Secrétaires particuliers: disc. des articles, 1462.
 Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6154 et suiv.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. générale, 3726.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 140.
 Ajournement de Noël: disc., 940.
 Bassins de radoub: disc., 6180 et suiv.
 Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1007.
 Casernes de Fort-Osborne: disc., 5821 et suiv.
 Commerce des grains: disc., 883.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc., 3938.
 Services postaux et télégraphiques (Amélioration des): disc., 4203.
 Tarif de faveur aux marchandises anglaises: retrait, 1416.

QUESTIONS.

Amélioration du port de Chance-Harbour, 561.
 Amélioration du port de Gooseberry-Cove, 562.
 Améliorations au port de St-Jean (N.-B.), 574.
 Barrage du lac Témiskaming, 6801.
 Brise-lames de Lorneville, 562.
 Chemin de fer Transcontinental (état des travaux sur la section Moncton-Lévis), 945.
 Décret papal *Ne temere*, 727.
 Dépêche de M. Borden à M. Fowler au sujet de l'Intercolonial, 573.
 Embranchement de Hampton, 580.
 Kennie (Capitaine Ed.), 6927.
 Programme naval (Exécution du), 1225.
 Remorqueurs au port de Saint-Jean, 555.
 Rideau-Hall, 554, 737.

RAINVILLE (Joseph-Hormidas), *Chambly-Verchères.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Destitution dans l'administration des postes, 6431.

INCIDENT.

Commission du port de Montréal, 6693.

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4965, 4969.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 341.

REID (James), *Restigouche.*

QUESTION.

Storey (William), 5159.

REID (Hon. John-D.), *Grenville.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Douanes (traitement du personnel), 1054, 1088 et suiv., 1175 et suiv.
Navire garde-côte (Construction d'un), 2003.

DOCUMENTS.

Asbeste (Importation d'), 1621.
Bois de construction (Droit sur le) (débat), 597.
Baldwin (Eugène), 1387.
Chaussures (Importation de), 1290.
Ficelle à pêche (Droit sur la), 1388.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bois de construction (Droit sur le), 1838.
Ficelle à pêche (Droit sur la), 1085, 5713.
Renfrew-Sud (Election partielle de), 2278.
Smith (Lyman-C.), 4671.

PROJET DE LOI.

Douanes (traitement des services extérieurs): disc. générale, 4661; disc. des articles, 4662.

QUESTIONS.

Beauchesne (Notaire), 3221.
Bull (Robert), 3412.
Cabotage (Période du), 1850.
Canal Welland (trafic américain), 3613.
Chubb (George), 4555.
Cigarettes (Trafic des),
Ciment (Importations de), 3612.
Contrebande (Actes de) imputés à un membre du Parlement, 2112.
Crème (Exportation de), 3612.
Douane de Montréal (employés révoqués), 4128.
Expéditions de grains de Port-Arthur et de Fort-William, 545.
Girrior (William), 3121.
Hattie (W.-A.), 1851.
Hefferman (F.-S.), 4127.
Lebel (Wenceslas), 1902.
Lepage (M.-T.), 4555.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Maisons américaines exportant en Canada, 3612.
McLean (W.-S.), 4879.
Merlin et ficelle de coton (Importation de), 3614.
Mosher (G.-A.), 4127.
Mundle (D.-L.), 4878.
Oyster-Pond (Douanier d'), 1227.
Poulin (Edouard), 2111.
République Argentine (Exportations sur la), 568.
Robinson (Fred.-P.), 4335.
Therrien (J.-F.), 3221.
Yule (Andrew), 4878, 6079.

RAPPORT.

Douanes: dépôt, 983.

RHODES (Edgar), *Cumberland.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Voies tributaires de l'Intercolonial, 5748 et suiv.

INCIDENTS.

Brochures électorales, 6655.
Missionnaires canadiens en Chine, 6697.

PROJET DE LOI.

Divorce de Kenneth Molson: dépôt, 3525; 2e lect., 3752; adoption, 4800.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2112.

RICHARDS (James-W.), *Prince (I.P.-E.).*

QUESTION.

Embranchement d'O'Leary à West-Point, 731.

ROBB (James-Alexander), *Huntingdon.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Bulletins des stations d'expériences, 6606.
Exposition nationale, 6620.

INCIDENT.

Industrie laitière (Situation de l'), 5865.

PROJETS DE LOI.

Douanes, traitement des services extérieurs: disc. des articles, 4670.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 2595 et suiv., 3237 et suiv.
Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6233 et suiv.
Sociétés généalogiques: disc. des articles, 6161 et suiv.

QUESTIONS.

Ciment (Importations de), 3612.
Crème (Exportation de), 3612.
Compagnie des rapides des Cèdres, 735.
Règlementation du tarif des explosifs, 734.

ROCHE (Hon. William-James), *Marquette*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Documents parlementaires (Distribution des), 6752.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1500 et suiv.
 Imprimerie nationale, 6750.
 Secrétariat d'Etat (traitement du personnel), 1052.

INCIDENTS.

Liste du personnel administratif, 6320.
 Officiers électoraux (Payement des), 4558.

QUESTIONS.

Agent d'élection de M. Oscar Gladu, 1614.
 Annonces et travaux d'impression aux journaux, 1382.
 Avis d'adjudication (Publication d'), 2501.
 Bergeron (J.-G.-H.), 2102.
 Ciment (Fourniture du) à l'Etat, 4339.
 Commissaires enquêteurs, 2103, 6173.
 Compagnies (Projet sur les), 536.
 Conférence internationale sur le droit maritime, 2644.
 Contrôle des sociétés à fonds social, 2922.
 Dunville (Recettes des douanes et des postes de), 2106.
 Eau (Fourniture d') aux colons, 5372.
 Election partielle de Carleton (Ontario), en 1905, 1846.
 Fonctionnaires fédéraux à l'étranger, 5677.
 Gutelius (Frédéric-Passmore), 5081.
 Imprimerie nationale:
 — Augmentation d'appointements, 2106.
 — Changement d'attributions, 2286.
 — Conférences hebdomadaires, 2286.
 — Destitutions et nominations, 1846.
 — Horloges enregistreuses, 2924.
 — Machines à écrire (Achats de), 1844.
 — Sous-imprimeur du roi (Création d'un), 1845.
 Jackson (W.-S.), 6083.
 Keewatin (Instruction publique dans le), 3219.
 Naturalisation des jaunes en Colombie-Anglaise, 562.
 Officiers électoraux (Payement des), 5082.
 Officiers électoraux (Payement des) de Maskinongé, 4874.
 Renfrew (Comté de):
 — Adjudications publiques, 2921, 2922.
 — Nominations de fonctionnaires, 3408.
 Saint-Patrice-de-Rawdon, 735.
 Schwitzer (T.-H.), 6083.
 Tuberculose (La) à Saint-Jean et Iberville, 3612.
 Travaux publics (Valeur des) exécutés depuis dix ans, 2104.
 Vickers-Maxim (Compagnie), 2501.

RAPPORTS.

Obligations et valeurs mobilières (dépôt), 573.
 Secrétariat d'Etat (dépôt), 573.
 Syndicats ouvriers (dépôt), 573.

ROGERS (Hon. Robert), *Winnipeg*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes (traitement du personnel), 1053.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite*.BUDGET—*Suite*.*Discussion des crédits—Suite*.

Agences d'immigration, 3380, 3996 et suiv.
 Agence de Paris, 6753.
 Agent d'immigration Hawkes, 3381 et suiv.
 "British News" (Le), achat d'exemplaires, 6800.
 Bureaux du Canada à Londres, 6795.
 Embauchage à l'étranger d'ouvriers tapisiers, 1543 et suiv.
 Immigration française, 3358.
 Mission de M. Olivar Asselin en Europe, 3402.
 Ouvrages et bâtiments militaires, 628.

DOCUMENTS.

Hawkes (Arthur) (débat), 623.
 Limites du Manitoba (débat), 798.

INCIDENTS.

Cession de certains droits à la Colombie-Anglaise, 1220.
 Droits de mine (ratification de décrets), 6938.
 Immigration dans l'Est du Canada, 6697.
 Immigration originaire des Etats-Unis, 3224.
 Intérieur (traitement du personnel), 1052.
 Recenseurs (Payement des), 2728.
 Réserve de houille dans l'Ouest, 233.
 Tarifs des chemins de fer, 3284.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6379.
 Commission du port de Winnipeg et Saint-Boniface: disc. des articles, 6118.
 Limites du Manitoba (Extension des): disc. générale, 4471; disc. des articles, 4634 et suiv., 4781, 5035.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2843.
 Gratifications aux volontaires: dépôt, 5077; 2e lect., 6096; disc. des articles, 6309, 6588; adoption, 6593.
 Loi minière du Yukon: dépôt, 6067; adoption, 6314.
 Régime des eaux de la zone du chemin de fer: dépôt, 5367; disc. des articles, 6097 et suiv.; 6307; adoption, 6539.
 Voies publiques (Améliorations des): disc. des articles, 3808.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Grains (Trafic des): dépôt, 804.
 Immigration dans les Provinces maritimes: disc. 2186.

QUESTIONS.

Agent des Abénakis de Saint-François-du-Lac, 1617.
 Agents d'immigration en Belgique, 890.
 Agents d'immigration en France, 890, 1232.
 Agent des terres à Medicine-Hat, 559.
 Asselin (Olivar), 1849.
 Braine (Lawrence), 5078.
 Brochures en français pour favoriser l'immigration, 1231.
 Chard (J.-G.), 2509.
 Dupont (René), 1901.
 Exclusion des émigrants d'origine orientale, 887.
 Ham (Robert), 887.
 Hawkes (Arthur), 534.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

- Hopital d'immigrants, 1230.
 Immigrants rapatriés, 1233.
 Immigration des Asiatiques, 4877.
 Immigration des Syriens, 1229.
 Importance et coût de l'immigration provenant de France, d'Angleterre et des États-Unis, 1231.
 Inspection des homesteads de la Saskatchewan, 1618.
 Laforce (J.-E.), 2285.
 Laurier (Raoul), 2505.
 Laurier (C.-A.), 2503.
 Listes électorales de la Saskatchewan, 560.
 London (Bureau d'immigration à), 2502.
 Médecins inspecteurs des immigrants, 1232.
 Ouvriers agricoles (Recrutement d'), 1384.
 Placement d'immigrants comme ouvriers agricoles, 886.
 Primes à l'immigration, 1232.
 Primes (Abolition des) aux agents d'immigration, 887.
 Règlements d'immigration (Infraction aux), 557.
 Réserve indienne des Nathas, 3125.
 Revocation de M. O'Brien, 727.
 Révocations dans le service de l'immigration, 889.
 Sévigny (J.-E.), 1224, 1618, 1849.
 Sociétés d'immigration subventionnées, 1230.
 Statue d'Honoré Mercier à Québec, 2727.
 Subventions de terre aux chemins de fer, 736.
 White (James), 3412.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence), *Souris.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Palais administratifs à Ottawa, 1355.

DOCUMENTS.

Chemin de fer de la baie d'Hudson (débat), 1270.

INCIDENT.

Grain (Transport du) à Duluth et Minneapolis, 2634.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3034.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2595 et suiv., 2835, 3241, 3549, 4159, 2357 et suiv., 2445 et suiv.
 Société canadienne d'hygiène publique: dépôt, 4936; 2e lect., 5369; adoption, 6076.

PROJET DE RÉOLUTION.

Ajournement de Noël: disc., 941.

SEGUIN (Paul-Arthur), *L'Assomption.*

DOCUMENTS.

Archambault (Emile), 6085.
 Gardiens de feux dans L'Assomption, 6928.
 Picotte (Médéric), 2510.

QUESTIONS.

Archambault (Emile), 6079.
 Bourdon (Chemin de l'île), 5371.
 Brise-glace dans la rivière l'Achigan, 2340.

SEGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

Charlemagne (Courrier de), 1900.
 Courrier (Service du) entre St-Paul-l'Ermitte et Repentigny, 2641, 3415.
 Dumelong (Emile), 588, 730.
 Forest (Médard), 736.
 Gardiens de feux, 6078.
 Lachenaie (Maître de poste de), 6078.
 L'Assomption (Quai à), 2502, 2656.
 Laurentides (Édifice public à), 2502.
 Laurentides (P.Q.), recettes des postes, 3410.
 Locas (Henri), 3412.
 Picotte (Médéric), 2105.
 Repentigny (Gardiens de feux à), 3833.
 Sainte-Thérèse (P.Q.), recettes des postes, 3410.
 Saint-Gérard (Brise-glaces à), 2503.
 Travaux publics dans l'Assomption, 6080, 6926.

SEVIGNY (Albert), *Dorchester.*

PROJET DE LOI.

Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 5057.

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 28.

QUESTIONS.

Chemin de fer transcontinental national:
 — Frais de procédure, 2288.
 — Indemnités, 6316.
 Contrôle des sociétés à fonds social, 2922.
 Dugas (juge), 2923.
 Taschereau (Edmond), 2288.
 Vickers-Maxim (Compagnie), 2501.

SEXSMITH (John-A.), *Peterborough-Est*

PROJET DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 2614.

RAPPORT.

1er rapport du comité de l'agriculture: disc., 2423; renvoi au com. des impressions, 4016.

SHARPE (Samuel), *Ontario-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits :

Subventions aux fanfares et sociétés de tir, 5649.

PROJETS DE LOI.

Alabama Traction, Light and Power Company: dépôt, 5666; adoption, 6077.
 Brevets Thomas Rambaut: disc. des articles, 3055.
 Brevets Thomas Wadge: disc. des articles, 3052.
 Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1928.
 Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3052, 3635 et suiv., 3092.
 Grains (Commerce des): disc. des articles: 2839, 3235, 3574, 3598.
 Gratifications aux volontaires: disc. des articles, 6590 et suiv.
 Imperial Loan and Investment Co.: dépôt, 6192; 2e lect., 6260; adoption, 6915.

SHARPE (Samuel)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Mexico North Western Transportation Company: dépôt, 5666; adoption, 6076.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4857 et suiv.

QUESTION.

Glissoir de la chute des Chats, 4646.

SHEPHERD (Francis-Henry), *Nanaimo.*

DOCUMENTS.

Pêcheries du Pacifique (débat), 2534.

QUESTIONS.

Pêche au hareng en Colombie-Anglaise, 4351.
Piscifacures en Colombie-Anglaise, 4351.

SINCLAIR (John-H.), *Guysborough.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Assurances maritimes dans les eaux du Saint-Laurent, 4817.
Chemin de fer intercolonial:
— Bureau administratif, 4228.
— Embranchement de Guysborough, 681, 4297.
— Voies tributaires, 5741, 5746.
Commission internationale des pêcheries, 6789.
Douanes (traitement du personnel), 1103, 1210.
Destitutions dans l'administration des postes, 6429 et suiv.
Destitution du capitaine Decoste, 3344.
Destitutions sur l'Intercolonial, 4278.
Destitutions dans les services administratifs, 1587, 2056 et suiv., 5946.
Édifices administratifs à Ottawa, 1359.
Édifices publics, 3362.
Enquêtes dans les conflits ouvriers, 1537.
Marine (service naval), 5494.
Mulgrave (Passage à niveau de), 4319.
Ports et voies fluviales au N.-B., 2486.
Port de Cole, 2095.
Protection des pêcheries, 5502 et suiv.
Radiation de crédits intéressant la Nlle-Ecosse, 2854 et suiv.
Résidus du fondoir de Canso, 695.
Service du courrier à Linwood, 6416.
Service à vapeur Guysborough-Mulgrave, 4840.
Service à vapeur Halifax-Terre-Neuve-Liverpool, 4826.
Services maritime et postal avec le Japon, 689.
Wolfville (Édifice public à), 1368.

BUDGET DES CHEMINS DE FER.

Disc. générale, 4214.

DOCUMENTS.

Bars (Archibald), 6928.
Blind-River (Bureau de poste de), changement de nom, 4357.
Canaux (Abolition des droits de circulation sur les), 2926.
Chalutage à vapeur (débat), 2512 et suiv.
Chien de mer (prix des déchets), 1417.
Conway (Patrick), 2645, 3417.
Cox (A.-B.), 6929.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*DOCUMENTS—*Suite.*

Crédits de l'exercice 1912 abandonnés dans le budget de 1913 (débat), 1855.
Davis (John), 6929.
Embranchement (Voies d') Sunnybrae-Guysborough et Dartmouth-Dean-Settlement, 4357.
Ferguson (S.-M.), 2511.
Gardes-pêche du comté de Guysborough, 3125.
Girrior (William), 3125.
Glennel (Maître de poste de), 1853.
Harris (W.-H.), 2646.
Hattie (William), 2511.
Hensbee (David), 3416.
Kelly (Edward), 3416.
McGrath (James), 2645.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis en 1890-91, 5373.
Pêcheries du Pacifique (débat), 2546.
Permis de pêche sur les côtes de la Colombie-Anglaise, 4028.
Règlements de pêche relatifs aux primes, 6085.
Révocations de fonctionnaires (débat), 957.
Roberts (Alexandre), 3416.
Rogers (John), 1435.
Smith (Lyman), 2926.
Tory (H.-L.), 6929.
Tracadie (Bureau de poste de), 4556.
Webber (James), 6929.

INCIDENTS.

Canal de Panama, 2498.
Création d'un sous-ministre des Pêcheries, 949.
Embranchement de Guysborough, 1472 et suiv.
Ficelle de pêche (Droit sur la), 5707, 5714.
Gardiens de l'édifice public de Canseau, 589.
Hôpital de marine pour les pêcheurs, 6932.
Service rapide transatlantique, 6653.
Smith (Lyman-C.), 4671.
Sutherland (Roderick), 1297.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6556.
Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6362.
Commissaires du Transcontinental national: disc. des articles, 1909.
Commission biologique: disc. des articles, 4649.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3627, 3691.
Juges (Loi sur les): disc. des articles, 6135 et suiv.
Pêche aux huîtres: disc. générale, 5384.
Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4868.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3784 et suiv.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 326.
Ajournement de Noël: disc., 941.

QUESTIONS.

Bateaux de pêche à gazoline, 2726.
Cabotage (Période du), 1850.
Canaux (Frais d'établissement des), 1847.
Commissaires enquêteurs, 5802, 6473.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*QUESTIONS—*Suite.*

- Commission (Dette de la) du port de Montréal, 1383.
 Commission biologique, 4352.
 Conway (Patrick), 2923.
 Cresine (George), 1613.
 Décret papal *Ne temere*, 741.
 Destitutions dans l'administration des postes, 6761.
 Dette publique (Intérêt sur la), 1847.
 Election partielle de Carleton (Ontario) en 1905, 1846.
 Embranchement de Guysborough, 579, 2335.
 Enquête sur les accusations de zèle politique portées contre des fonctionnaires, 1612.
 Gass (Trueman), 2285.
 Girrion (William), 3121.
 Hagarty (S.-W.), 5078.
 Hattie (W.-A.), 1857.
 Inspecteurs des pêcheries en Nouvelle-Ecosse, 4352.
 Inspecteur du dragage à Larry's-River, 5160.
 Maîtres de poste:
 — De Canso, 1226.
 — D'East-Roman-Valley, 733.
 — De Tracadie-Road, 4354.
 — De White-Head, 2920.
 Merlin et ficelle de coton (Importation de), 3614.
 Poisson frais (Transport du), 2726.
 Gardes-pêche du comté de Guysborough, 3121.
 Oyster-Pond (Douanier d'), 1227.
 Primes à l'industrie du fer, 4343.
 Quai de Melford, 556.
 Richards (Stephen), 1227.
 Subventions de terre aux chemins de fer, 736.
 Subventions au Manitoba et à la Nouvelle-Ecosse, 4353.
 Usines de Canso, renvois d'ouvriers, 986.
 Vacance du siège du sénateur Comeau, 550.

RAPPORT.

- Service sténographique des débats: disc., 2910.

SPROULE (Thomas-Simpson), Orateur, *Grey Est.*

- Election à la présidence de la Chambre, 6.

COMMUNICATIONS.

- Discours du trône, 8.
 Invalidation de l'élection de Chicoutimi-Saguenay, 12.
 Message relatif au budget de 1911-12, 533.
 Ouverture de la 1re session de la 12e législature, 7.
 Sanction de lois par Son Altesse Royale, 3309, 4873, 4949, 6925.
 Vacance du siège électoral de Renfrew-Sud, 939.
 Validation de l'élection de Québec-Ouest, 412.

DÉCISIONS.

- Application du règlement:
 — (Article 32), 1028.
 — (Article 77), 1304.
 — Relative à une proposition de M. Blain pour l'installation du téléphone dans les bureaux de poste ruraux, 2293, 2333.
 — Relative au projet de M. Demers sur les banques, 412.

SPROULE (Thomas-Simpson)—*Suite.*DÉCISIONS—*Suite.*

- Relative au projet de M. Edwards sur la marine marchande, 271.
 — Relative à une motion de M. Maclean (York) sur la question des colis postaux, 2395.
 — Relative à un amendement de M. Nantel dans la discussion du budget des Mines, 6916.
 — Relative au projet sur l'amélioration des routes, 3720.
 Questions déclarées irrégulières:
 — De M. Mondou sur la question de la marine, 4025.
 — De M. Carvell, concernant Frederick-Passmore Gutelius.
 — De M. Burnham sur la question du mariage, 4024.
 — De M. Lamarche au sujet de la motion Sévigny, 4016.
 — De M. Martin (Régina), concernant le commissaire Morine, 6317, 6471.

INCIDENTS.

- Observations sur un fait personnel à M. Knowles, 2345.
 Service sténographique à l'usage des membres, 1884.

RAPPORT.

- Réorganisation du service sténographique des débats: disc., 2912.

STANFIELD (John), *Colchester.*

PROJET DE LOI.

- Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6323.

STAPLES (William-D.), *Macdonald.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

- Galerie nationale des Beaux-Arts, 2891.
 Ports et voies fluviales au Manitoba, 2877.

DOCUMENT.

- Listes électorales du Manitoba,

PROJETS DE LOI.

- Brevets Thomas Wadge: disc. des articles, 3354.
 Chemin de fer Nord-Canadien: dépôt, 982; 2e lect., 1342; adoption, 5310.
 Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2975.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 2627, 2841, 3238 et suiv., 3542, 2352 et suiv.

QUESTION.

- Factage rural, 1610.

STEELE (Michael), *Perth-Sud.*

PROJETS DE LOI.

- Queen's College de Kingston: disc. des articles, 4860.
 Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6400.
 Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3765.

STEVENS (Henry-Herbert), *Vancouver*.

DOCUMENTS.

Pêcheries du Pacifique (débat), 2526.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bois de construction (Droit sur le), 1780.
Tarifs des chemins de fer, 1964, 3304.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer Vancouver, Fraser Valley and Southern: dépôt, 5078 ; 2^e lect., 5370; adoption, 6039.
Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6352 et suiv., 6454 et suiv.
Commissaires du Transcontinental: disc. des articles, 3500.
Cie d'assurance sur la vie de Vancouver: dépôt, 651; 2^e lect., 1036.
North Arm Bridge and Railway Company: dépôt, 651; 2^e lect., 1036; adoption, 1559.
Vol des bois flottants: dépôt, 412; disc. générale, 1857; disc. des art., 2587; adoption, 2590.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 285.
Immobilisation du grain dans l'Ouest: disc., 4082.

QUESTIONS.

Coalition des exploitations houillères en Colombie-Anglaise, 4334.
Immigration des asiatiques, 4877.
Naturalisation des jaunes en Colombie-Anglaise, 562.
Navire *Kestrel*, 556.

STEWART (Thomas-Joseph), *Hamilton-Ouest*.

PROJET DE LOI.

Port d'Hamilton: dépôt, 805; 2^e lect., 1036; adoption, 3752.

SUTHERLAND (Donald), *Oxford-Sud*.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Immigration, service des agences, 4006.

DOCUMENTS.

Recrutement d'ouvriers agricoles, 4879, 5373.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer Témiskaming-Nord d'Ontario: disc. des articles, 6550 et suiv.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 2610, 2831 et suiv.
Vétérans (Gratification aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6399.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 3776.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Immigration dans les Provinces maritimes: disc., 2167.

QUESTIONS.

Placement d'immigrants comme ouvriers agricoles, 886.

SUTHERLAND (Donald)—*Suite*.QUESTIONS—*Suite*.

Primes (Abolition des) aux agents d'immigration, 887.

TAYLOR (James-Davis), *New-Westminster*.

DOCUMENTS.

Bois de construction (Droit sur le) (débat), 603.

INTERPELLATION.

Bois de construction (Droit sur le), 1799.

RAPPORT.

Service sténographique des débats: disc., 2904.

THOBURN (William), *Lanark-Nord*.

INCIDENT.

Grains (Transport des), 6339.

PROJETS DE LOI.

Poste rurale (Service de la): disc. des articles, 6221.
Vétérans (Gratifications aux) de la campagne des fénians: disc. des articles, 6399.

THOMSON (Levi), *Qu'Appelle*.

INTERPELLATION.

Bois de construction (Droit sur le), 1775.

PROJETS DE LOI.

Garde-bestiaux: disc. générale, 2573.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 2623, 2846, 3875 et suiv.; 4152 et suiv.; 2229 et suiv.; 2350 et suiv.; 2446 et suiv.; 4250; amendt., 4893, rejeté au scrutin, 4981.

THOMPSON (Alfred), *Yukon*.

Présentation à la Chambre, 1006.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Gendarmerie du Nord-Ouest, 5286.
Recherches minéralogiques, 6629.

DOCUMENTS.

Pêcheries du Pacifique (débat), 2537.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. générale, 2803.
Juges du Yukon: disc. des articles, 5688.
Loi minière du Yukon: disc. des articles, 6314.

PROJET DE RÉOLUTION.

Juges du Yukon: disc., 4659.

QUESTIONS.

Inspection des homesteads de la Saskatchewan, 1618.
Monnaie d'or de \$5 et \$10, 1233.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-et-Wolfe*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dépenses militaires, 5653.

TOBIN (Edmund-William)—*Suite.*BUDGET—*Suite.**Discussion des crédits—Suite.*

Desmarais (A.), inspecteur des poids et mesures, 5943 et suiv.
Destitutions dans l'administration des postes, 6754 et suiv.
Police sanitaire des animaux, 6611.
Weedon (Edifice public à), 6796.

DOCUMENTS.

Clouthier (Joseph), 4880.
Edifice public de Weedon, 4880.
Garthby (Quai à), 4880.

PROJET DE LOI.

Capital Trust Corporation: dépôt, 5957; 2e lect., 6031: adoption, 6260.

QUESTIONS.

Clouthier (Joseph), 4646.
Lapointe (Joseph), 4647.
Weedon (Edifice public à), 4647.

TREMMAIN (Hadley), *Hants.*

INCIDENTS.

Service rapide transatlantique, 6651.

TURGEON (Onésiphore), *Gloucester.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ports et voies fluviales au Nouveau-Brunswick, 2413.
Projet de voie ferrée entre Bathurst et Newcastle, 4284.

DOCUMENTS.

Doucet (Jérôme), 1620.
Robichaud (Wm.-C.), 1619.
Veniot (P.-J.), 1620.

INCIDENT.

Ficelle à pêche (Droit sur la), 5713.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6363.
Limites du Manitoba (Extension des): disc. des articles, 4683.
Voies publiques (Amélioration des): disc. des articles, 4048.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 392.
Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1015.

QUESTIONS.

Petite-la-Mecque (Quai à), 1384.
Rentes viagères (Conférenciers des), 1440.

TURRIFF (John-Gillanders), *Assiniboia.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Douanes (traitement du personnel), 1196.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Limites du Manitoba (débat), 792.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 753, 1274.
Tarif douanier, changements opérés depuis le 10 octobre 1911, 2510.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Abstentions lors du scrutin sur la création d'une commission du tarif, 2847.
Bois de construction (Droit sur le), 2497.
Charrues Cockshutt, 853.
Colis postaux (Service des), 2397.
Graines de semence (Distribution de), 2347.
Grains (Transport des), 6340.
Immigration originaire des Etats-Unis, 3222, 3224.
Rails (Dissette de) dans l'Ouest, 6681.
Recenseurs et officiers électoraux (Payement des), 4557.
Tarifs des compagnies de transport, 668, 1960, 3265.

PROJETS DE LOI.

Chemins de fer:
— Nord-Canadien du Pacifique: disc. des articles, 6506.
— De l'Alberta à l'Est de la rivière de la Paix: disc. des articles, 6074.
Chemins de fer (Loi des), tarifs des compagnies: dépôt, 178; disc. générale, 1028, 2551.
Commission du tarif douanier: disc. des articles, 2995, 3092; 2e délib., 6813.
Commission du Transcontinental: disc. des articles, 3210.
Grains (Commerce des): disc. des articles, 2591 et suiv., 2838, 3233 et suiv., 3579, 3843 et suiv., 2362, 4154.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Embranchements de l'Intercolonial: disc., 1021, 1024.
Juges du Yukon: disc., 4654.

VERVILLE (Alphonse), *Maisonneuve.*

BUDGET.

Discussion générale, 5161.

Discussion des crédits:

Bureau de poste de Maisonneuve, 1373.
Exercices annuels de la milice, 5617.
"Gazette du Travail" (Publication de la), 1499.

DOCUMENTS.

Etablissements frigorifiques, 3417.

INCIDENT.

"Gazette du Travail" (Correspondants de la), 1468.

PROJETS DE LOI.

Commission du tarif douanier: disc. des articles, 3109.
Repos du dimanche: dépôt, 2097.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 280.
Pensions à la vieillesse: disc., 1401.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

QUESTIONS.

Bureau de poste à Maisonneuve, 557.
 Campeau (Michel), 1441.
 Côté (Mme J.-N.), 2727.
 Gages des domestiques, 3118.
 "Gazette du Travail" (Correspondants de la), 1438, 1903, 2337.
 Meredith (Congé à sir Wm), 6082.
 Poisson (tarif de transport), 6893.
 Règlements d'immigration (Infraction aux), 557.
 Restaurant du Parlement, 2926.

WALLACE (Thomas-George), *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Divorce de Keitha Seely: dépôt, 5957; 2e lect., 6030; adoption, 6260.
 Divorce d'Edith-Harriette Duffy: dépôt, 5666; 2e lect., 6030; adoption, 6260.
 Mariage (Validité du): disc. générale, 1661.

WARNOCK (David), *Macleod.*

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de l'Alberta à l'Est de la rivière de la Paix: disc. des articles, 6034.
 Chemins de fer (Subventions aux): disc. des articles, 6450.
 Garde-bestiaux: disc. générale, 2585.
 Grains (Commerce des): disc. des articles, 3582, 4889.

QUESTION.

Grève des mineurs de l'Ouest, 576.

WEBSTER (John), *Brockville.*

PROJETS DE LOI.

Convention entre le chemin de fer Témiskaming et le Grand-Tronc: disc. des articles, 6713.
 Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6329.

PROJETS DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 376.

WEICHEL (William-George), *Waterloo-Nord.*

PROJET DE RÉOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 406.

QUESTION.

Pesage des effets par la douane française, 731.

WHITE (Gerald-Verner), *Renfrew Nord.*

PROJETS DE LOI.

Canal Montréal-Ottawa-baie Georgienne: dépôt, 806; 2e lect., 1033; disc. des articles, 4798.
 Chemin de fer interprovincial à la baie James: dépôt, 1436; 2e lect., 1607; adoption, 3357.

WHITE (Gerald-Verner)—*Suite.*

QUESTIONS.

Canal Welland, 3613, 6893.
 Exportations en république Argentine, 568.
 Mouvement des canaux, 3120.

WHITE (William-Henry), *Victoria (Alb.).*

BUDGET.

Discussion des crédits.

Édifices publics dans l'Alberta, 2256.
 Gendarmerie du Nord-Ouest, 5289.
 Ligne télégraphique de Moose à Durlingville, 2884.

PROJET DE LOI.

Grains (Commerce des): disc. des articles, 3597.

QUESTIONS.

Bâtiments publics dans l'Alberta et la Saskatchewan, 2108.
 Green (John B.), 6316.
 Imprimerie nationale (Horloges enregistreuses à l'), 2924.

WHITE (Hon. Wesley-Thomas), *Leeds.*

BUDGET PRINCIPAL.

Dépôt, 984.
 Discussion générale, 5087.

BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES.

Dépôt, 5076, 6286.

Discussion des crédits:

Billets du Trésor (Impression des), 1046.
 Bureau de l'auditeur général, traitement du personnel, 1054, 1076.
 Champs de bataille historiques, 5409.
 Dépenses casuelles de l'administration, 1082.
 Frais de gestion, 627.
 "Gazette du Travail" (Publication de la), 1517.
 Primes à l'industrie du fer, 4343.
 Retrait du numéraire étranger, 1048.

INCIDENTS.

Billets du Trésor et timbres-poste (Impression des), 1877, 5970.
 Primes à l'industrie du fer, 2646.
 Situation financière (Revue de la), 6861.

PROJETS DE LOI.

Auditeur général (Bureau de l'): dépôt, 3712; adoption, 4171.
 Banques d'épargne de Québec, prolongation des chartes: dépôt, 5675; adoption, 5986.
 Banques, prolongation des chartes: dépôt, 5674; disc. des articles, 5973; adoption, 5986.
 British American Trust Company: disc. des articles, 6075.
 Chemin de fer Nord-Canadien: dépôt, 5276; disc. des articles, 5515.
 Commissaires du Transcontinental: disc. des articles, 3470.
 Commission du tarif douanier: dépôt, 2203; disc. générale, 2648; disc. des articles, 2927 et suiv., 3006 et suiv., 3094, 3617 et suiv., 4169; adoption, 4244; 2e délibér., 6803 et suiv.; message du Sénat: disc., 6953.

WHITE (Hon. Wesley-Thomas)—*Suite.*PROJETS DE LOI—*Suite.*

Enquêtes (Loi sur les), disc. des articles, 1328.
 Lois de finances:
 — Exercices 1911-1912; adoption, 713.
 — Exercices 1911-1912 et 1912-1913; adoption, 6953.
 Mariage (Validité du): disc. générale, 1696.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3961.
 Réclamation de la Cie Grand-Tronc-Pacifique: dépôt, 2430; disc. générale, 3130 et suiv.; adoption, 3196.
 Ile du Prince-Edouard (Subvention à l'): dépôt, 5989; disc. des articles, 6246, 6260 et suiv.; adoption, 6286.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 445.
 Auditeur général (Bureau de l'): disc., 3711; adoption, 3712.
 Chemins de fer:
 — Nord-Canadien d'Alberta: dépôt, 4231; disc., 5271; adoption, 5275.
 — Nord-Canadien d'Alberta: dépôt, 5276.
 Commission du tarif douanier: dépôt, 1876; disc., 2199; adoption, 2203.
 Fixation de la discussion des subsides, 532.
 Fixation de la disc. des voies et moyens, 532.
 Limites (Extension des) du Manitoba: disc., 3931.
 Pension à la vieillesse: disc., 1394.
 Réclamation du Grand-Tronc-Pacifique: dépôt, 2341; disc., 2426; adoption, 2429.
 Résolutions budgétaires (ex. 1911-1912): adoption, 6712.
 Subvention à l'île du Prince-Edouard: dépôt, 5677; discussion, 5987; adoption, 5989.
 Voies et moyens du budget de l'exercice 1911-1912: adoption, 6952.
 Voies et moyens du budget de l'exercice 1912-1913: adoption, 6953.

QUESTIONS.

Auditeur général (Bureau de l'): dépôt, 3616.
 Augmentation de la détaxe sur les marchandises anglaises, 560.
 Banque de Saint-Hyacinthe, 2109.
 Billets du Trésor, gravure et impression, 4876.
 Côté (Mme J.-N.), 2727.
 Déposants des banques Farmers et de Saint-Jean, 535, 558.
 Dette publique (Intérêt sur la), 1847.
 Emprunt public, 4876.
 Monnaie d'or de \$5 et \$10, 1233.
 Obligations de la compagnie du Nord-Canadien, 4342.
 Square de l'Hôtel de Ville à Hull, 2338.
 Subventions au Manitoba et à la Nouvelle-Ecosse, 4353.

WHITE (Hon. Wesley-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général: dépôt, 983.
 Comptes publics: dépôt, 12.
 Etat des opérations de la commission des champs de bataille: dépôt, 573.

WILCOX (Oliver-J.), *Essex-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Douanes (traitement du personnel), 1093, 1188.
 Exercices annuels (affaire des automobiles), 5623.

PROJET DE LOI.

Chemin de fer de Windsor à Chatham et à London: dépôt, 2260; 2e lect., 2847; adoption, 4262.

WILSON (Charles-Avila), *Laval.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dragage de la rivière des Prairies, 630.
 Etat sur les destitutions opérées dans les services administratifs, 6951.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 6726 et suiv.

DOCUMENTS.

Fonctionnaires démissionnaires et destitués (Liste des), 1854.

INCIDENTS.

Demandes de documents,
 Liste du personnel administratif, 6320.
 Projet sur les droits d'auteur, 948.

PROJETS DE LOI.

Inspection et vente des denrées: disc. des articles, 6327.
 Queen's College de Kingston: disc. des articles, 3961 et suiv.

QUESTIONS.

Ateliers du Grand-Tronc-Pacifique à Québec, 3120.
 Bibeau (Azarie), 4342.
 Droits d'auteur, 563, 1228.
 Pénitenciers (Salaires des employés des), 1225.
 Quai de l'île Bizard, 564.
 Rivière des Prairies (Amélioration du cours de la), 724.
 Sucre d'étable, 726.

2me PARTIE. — SUJETS

AJOURNEMENTS.

Mercredi des Cendres, 3417.
Vacances de Noël, 712, 939.
Destitutions, 1845.

BUDGET.

Budget général, dépôt, 984.
Budget supplémentaire, dépôt, 5076.
Discussion générale du budget, 5087, 5161.
Loi de finances, adoption, 713.
Résolution votée en comité des voies et moyens, 712.

COMITÉS.

Béland, M., au comité des chemins de fer.
Comité de la bibliothèque, composition, 806.
Comité des impressions, composition, 806.
Comités permanent, adoption du rapport du comité de sélection, 805.
Comités spéciaux permanents, 1032.
Composition des comités de la Chambre, 713.
Fortier, M., au comité de l'agriculture, Impressions du Parlement, 4016.
Impressions, renvoie, 3404.
Législation, comité conjoint, 2260.
Pensions du vieil âge, 2260.
Restaurant, 3525.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 8, disc., 14, 83, 180, 234, 274, 341, 414, 497, scrutin, 524.

DOCUMENTS.

Affaire Sheldon, 3837.
Agents à commission dans Ontario, 4879.
Aide à accorder aux chemins de fer provinciaux et autres travaux publics des provinces (dem.), 569.
Antilles et Guyane anglaise, arrangements commerciaux, dépôt, 989.
Archambault, Emile, 6085.
Asbeste, 1820, 1853.
Ash, Earl, réclamation (dépôt), 2290.
Augmentation de traitements à des fonctionnaires (dem.), 569.
Aurora, bâtiment civil (dem.), 569.
Baldwin, Eugène, (dépôt), 1387.
Barrage au pied du lac Témiscamingue, (dépôt), 2511.
Barss, A., 6928.
Bassin de radoub à Québec, 4358.
Bassin de radoub à Saint-Joseph de Lévis, 4358.
Bateaux traversiers de l'île du Prince-Edouard (dépôt), 2510.
Benoit, Joseph, suspension (dépôt), 1852.
Berthier-en-haut, bureau de poste (dépôt), 1435.
Binks, surintendant du bureau des rebuts, 4028.
Blind-River, bureau de poste, 4357.

DOCUMENTS—Suite.

Bohan, John-W. (dépôt), 3125.
Bois, interprétation et mise en vigueur des droits sur le, (disc.), 590
Bourgouin, George, 5676.
Bourque, Jeffrey (dépôt), 2510.
Boyle, D.-R., 4028.
Broderick, bureau de poste, 5373.
Brymer, A., 4880.
Bureaux canadiens à Londres (disc.), 1423.
Cabotage (dépôt), 2926.
Campeau, Michel (dépôt), 2511.
Canadian Northern Ontario Railway, 4879.
Carmichael, A. G., 3838.
Cavanagh, George, 3417.
Chalutage à vapeur (disc.), 2512.
Charles-Forest's-Cove, brise-lames (dépôt), 2511.
Chasse aux phoques (dépôt), 1620.
Chemin de fer de la baie d'Hudson (disc.), 743, 1233, 1264, 3837.
Chemin de fer de Eastmere à Baddeck (dépôt), 1619.
Chemin de fer entre Hillsboro et Albert, (dem.), 569.
Chemin de fer de la vallée de Saint-Jean à Grand-Falls (dépôt), 2512.
Chien de mer, réduction (dépôt), 1418.
Cloutier J., 4880.
Commerce entre le Canada et l'Australie (dem.), 590.
Commis au maximum de leurs grades qui auraient dû recevoir de l'avancement (dem.), 569.
Commission internationale des voies navigable (disc.), 994.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 1618
Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean (disc.), 1429.
Connolly, John (dépôt), 2645.
Convention franco-canadienne relative au service des colis (dépôt), 1422.
Conway, Patrick (dépôt), 2645, 3417.
Courrier entre Sorel et Sainte-Victoire, 4881.
Cox, A. B., 6929.
Crédits omis au budget de 1912-1913 (disc.), 1855.
Creek-False, bail, 6319.
Daoust, Doué, 4028.
Dauphinais, J. O., 4880.
Davis, J., 6929.
Day, Luke (dépôt), 2926.
Déchesne, Louis, 3836.
Decoste, Pierre, capitaine (disc.), 1291.
Delisle, L. T., 4880.
Dépêches, contrats de transport (dépôt), 2512.
Desjardins, Baptiste, 6929.
Destitutions depuis le 10 octobre 1911 (dépôt), 2645.
Destitutions au ministère des Postes (disc.), 1422.
Dionne, T. (dépôt), 2512.

DOCUMENTS—*Suite.*

Dominion Lumber Company, 4358.
 Douanes, décisions de la commission du tarif (dépôt), 2510.
 Doucet, Jérôme A., destitution (dépôt), 1620.
 Doucet, E. A., ingénieur, rapport (dépôt), 2511.
 Ducharme, G.-N., 5082.
 Dupré, H., 4880.
 Ecluse du lac Témiscamingue, 4357.
 Ecoles séparées du Keewatin, 4358.
 Embranchement d'Estmere à Baddeck (disc.), 2547.
 Employés de l'ancienne administration (disc.), 1854.
 Employés du *Minto* et du *Earl-Grey* (dépôt), 1852.
 Etablissements frigorifiques, 3417.
 Exposition de Paris en 1900 (dem.), 590.
 Extension de frontières (dépôt), 2510.
 Farmers' Bank, nomination de sir W. Meredith, 3837.
 Ferguson, S.-M. (dépôt), 2511.
 Fidelity Trust Company, 3838.
 Fonctionnaires nommés entre la date de la dissolution et la démission du cabinet Laurier (dem.), 570.
 Fonctionnaires publics, révocation (disc.), 890, 957, 1303.
 Fielding et Patterson, MM., leur séjour à Washington (dépôt), 1852.
 Fraser, John, destitution (dépôt), 1619.
 Gardes-pêche de Guysborough (dépôt), 3125.
 Garthby, quai, 4880.
 Girrior, Wm.-A. (dépôt), 3125.
 Glenelg, receveur de la poste (dépôt), 1853.
 Godbout, Joachim, 5082.
 Gouverneur général du Canada, lettres patentes (dépôt), 2290.
 Gray, W. W. (dépôt), 2645.
 Grève du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg, 3837.
 Guimond, Eugène (dépôt), 2511.
 Hale, Thomas, 4358.
 Hamel, Hector, 3417.
 Harbour, G.-T. (dépôt), 2511.
 Harris, W.-H. (dépôt), 2646.
 Hatfield, A.-M., 5373.
 Hattie, W.-A. (dépôt), 2511.
 Hawkes, Arthur, nomination au ministère de l'Intérieur (disc.), 613.
 Hayden, W.-W., 6086.
 Hébert, Auguste, 3837.
 Hensbee, David S., 3417.
 Iles de la Madeleine, service des nouvelles, 4556.
 Importation de chaussures, dépôt, 1290.
 Industrie du saumon en Colombie-Anglaise, 3837.
 Inspecteurs des agents d'immigration, 5373.
 Intercolonial, embranchements dans la Nouvelle-Ecosse, 4357.
 Jones, C.-O., 3837.
 Journaux, taux du port au cours de la campagne électorale (dépôt), 1619.
 Juges, retraite (dépôt), 2510.
 Kelly, Edward, 3415.
 Kennedy, Allan, 3838.
 Kingsmill, amiral (dépôt), 2511.
 Lalonde, A., 6928.
 Lavoie, Absalon, tué accidentellement, 4358.
 Lebel, Wenceslas, 3837.
 Leonard, R.-W., nomination (dépôt), 2289.
 Listes électorales du Manitoba (dépôt), 3125.
 Lizotte, Luc, 3837.
 Logan, Elijah, service du courrier (dépôt), 2290.

DOCUMENTS—*Suite.*

Madore, Alphonse (dépôt), 3125.
 Manitoba et Ontario, frontières (disc.), 785.
 Marine, correspondance avec l'Angleterre (dem.), 570.
 Matheson, J.-W., 5373.
 Matte, I.-A., 6085.
 Messagers de la Chambre des communes (dem.), 570.
 Metapedia Waterworks Company, 4357.
 Michaud, C., destitution (disc.), 1622.
 Montant d'argent payé à titre de subventions par le Gouvernement fédéral à chacun des chemins de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise, ainsi que la valeur des terres données en subvention sur le pied d'un dollar par acre (dem.), 570.
 Moosejaw, acceptation d'une soumission de la McDiarmid Company pour construction d'un édifice public (dem.), 569.
 Moosejaw, inspecteur des postes (dépôt), 1620.
 Moreau, Joseph, destitution (dépôt), 1854.
 Morin, Théophile, 4357.
 McAdam, Alexander M., 3417.
 McDonald, D. (dépôt), 2926.
 McFarlane, J.-D., 3837.
 McGrath, James (dépôt), 2645.
 McIsaac, Collin, 6085.
 McLean, D.-E., 5082.
 McLeod, J.-R., 4028.
 McLeod, J., 4556.
 McPhee, James, 3838.
 Napierville, bâtiment civil, 5373.
 Naturalisation, uniformité des lois (disc.), 776.
Ne temere, 2926, 3415.
 Ontario, extension des frontières (dépôt), 1620.
 Ottawa, commission d'embellissement, disc., 989.
 Pêcheries, poursuites intentées sous le régime de la loi des (dépôt), 1619.
 Pêcheries sur les côtes de la Colombie-Anglaise, 4028.
 Picotte, Méderic (dépôt), 2510.
 Pictou, accusations contre des employés de l'Intercolonial de (dépôt), 2290.
 Planteurs de tabac de Yamaska (dépôt), 1621.
 Police-Point-Reserve, propriété, 5676.
 Pont de Québec (disc.), 1428.
 Port-Dover, port, 3836.
 Port-Richmond, brise-lames (dépôt), 2511.
 Postes, destitutions au ministère (mot. réservée), 1422.
 Postes, destitutions (dépôt), 1619.
 Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique (disc.), 2519.
 Primes de pêche et lignes traînantes, 6085.
 Provident Trust Company, 3836.
 Powassan, maître de poste (dépôt), 2510.
 Power, L.-G., 4880.
 Quarantaine, île Lawlor (dépôt), 2511.
 Québec, gare du Transcontinental (disc.), 766.
 Queen's Hotel Company, 3836.
 Rathburn, bureau de poste, 4357.
 Recensement, état indiquant le nombre de personnes, des deux sexes, âgées de plus de soixante-cinq ans, au Canada d'après les relevés du dernier recensement ainsi que le nombre de personnes dépassant l'âge de soixante-dix ans, au Canada (dem.), 569.
 Réciprocité commerciale, 5373.
 Réciprocité, correspondance avec l'ambassadeur anglais à Washington (dépôt), 1852.
 Régina, recensement (disc.), 570.
 Repentigny, gardiens de phare, 6928.
 Rentes viagères (disc.), 1388.

DOCUMENTS—*Suite.*

Rets à homard (dépôt), 1388.
 Roberts, Alex., 3416.
 Robichaud, William C., destitution (dépôt), 1619.
 Rogers, John-M., maître de poste (dépôt), 1435.
 Roy, William, enquête (disc.), 1418.
 Rutherford, John (dépôt), 1421.
 Sainte-Agathe, bureau de poste, 1621.
 St-Amour, H. (dépôt), 2927.
 Saint-Anaclet, receveur de la poste (dépôt), 2645.
 Sainte-Croix, quai, 5676.
 Saint-Laurent, Xavier, perte d'un cheval, 4358.
 Saint-Martin, Mme O., 4880.
 Saint-Pierre, P.-L., receveur de la poste (dépôt), 1619.
 Saint-Valier, quai, 4358.
 Sarnia, port d'hiver (dépôt), 1619; arsenal (dépôt), 1619.
 Scott-Junction, courrier (dépôt), 2511.
 Service de bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard (dépôt), 2112.
 Shelters, Anton, 3837.
 Smith, Angus, destitution (dépôt), 1620.
 Smith, Lyman C. (dépôt), 2926.
 Spry-Bay, bureau de poste (dem.), 590.
 Stellarton, service du courrier (dépôt), 2290.
 Subventions aux bassins de radoub, 4358.
 Taux des câblogrammes, 5676.
 Taux sur les canaux (dépôt), 2926.
 The Burrard Power Company (dépôt), 1435.
 Thorburn, John H. (dépôt), 2926.
 Tory, H.-L., 6929.
 Tracadie, bureau de poste, 4556.
 Transcontinental, embranchements avec Montréal (dem.), 590.
 Travaux publics, articles faits par le département (dépôt), 2510.
 Union fraternelle des employés de l'Intercolonial (dépôt), 804.
 Veit, F., 6928.
 Veniot, P.-J., destitution (dépôt), 1620.
 Vente de traverses et Mme H. Boulay, 6086.
 Wanley, A.-J., propriété endommagée, 3837.
 Webber, J., 6929.
 Webster, C.-A., 6319.
 Weedon, édifice public, 4880.

INCIDENTS.

Abatage de chevaux venant des Etats-Unis, 5816.
 Alguire, Duncan-Orestes, présentation à la Chambre, 10.
 Amendements à des bills du Sénat, 6631.
 Annexion de l'Ungava, 2100.
 Assignation de R.-C. Miller, 6470.
 Association athlétique de Montréal à Nancy, 1754.
 Banques, loi, 951.
 Barrage du Témiskaming, 6801.
 Bassin de radoub à Québec, 6929, 6631.
 Bill Miner, 951.
 Billets de chemins de fer à prix réduits pour les étudiants, 6412.
 Billets sur l'Intercolonial, 6931.
 Bourgouin, G., 5369.
 Brochures électorales, 6655.
 Bureaux de poste, changements de noms, 3831.
 Câblogrammes, réduction du tarif, 944.
 Cadets de marine, 6931.
 Canal de la baie Georgienne, 2006, 3129, 6930.
 Canal de Panama, 2498.

INCIDENTS—*Suite.*

Canal de la Trent, branche de la rivière Holland, 3127.
 Canso, gardien du bâtiment public, 589.
 Cap-Breton, travaux publics, 816.
 Chasse aux phoques, 4647.
 Chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, 4028.
 Chemin de fer des grandes voies de navigation de l'Alberta, 1605.
 Cockshutt Plough Company, 818, 830.
 Colombie-Anglaise, droits inaliénés, 1220.
 Commerce intercolonial, 2007.
 Commission d'enquête sur le Transcontinental, 2198.
 Commissaires du port de Montréal, 1740, 6690.
 Commissaires du Transcontinental, démission, 1216, 1219.
 Commission pour le Northern Temiskaming Railway, 2100.
 Commission des eaux frontières, 6820.
 Commission du tarif, 951.
 Commission d'enquête des services publics, M. Morine, 6667.
 Commission du tarif, abstentions lors du vote, 2847.
 Convention postale entre le Canada et la France, 947.
 Correction de M. Pelletier à propos du *Ne temere*, 3609.
 Cour de circuit de Montréal, 3990.
 Croiseur *Aboukir*, 413, 495.
 Crystal-Beach, receveur de la poste, 3992, 6089.
 Débats, version française, 273.
 Déclarations attribuées au ministre des Douanes, 1603.
 Decoste, Pierre, capitaine, 814, 2069, 3329.
 Délégation de l'Ouest au sujet du bill du grain, 4842.
 Deschamps, Raoul, nomination, 6412.
 Destitution et nomination d'employés de l'Etat, 3916.
 Destitutions, 2073.
 Destitutions dans les comtés de Kamouraska et Rimouski, 1583, 1585.
 Destitutions relatives à l'Intercolonial, 5931.
 Disette de rails d'acier dans l'Ouest, 6681.
 Doléances, tarif des chemins de fer, 654.
 Dragage dans le port de Saint-Jean (N.-B.), 5817.
 Droits d'auteurs, 948.
 Droits sur le bois, 2497.
 Droits miniers, 6938.
 Ducharme, Morine et Lake, MM., commissaires enquêteurs, 2892.
 Duckett, C.-E., nomination, 2005.
 Elections contestées, 12.
 Election de Renfrew-Sud, émission du bref, 2425.
 Election contestée, renvoi de la pétition en contestation d'élection dans le collège électoral de Québec-Ouest, 412.
 Élévateurs de l'Etat, 2918.
 Epizootie à Weyburn, 6934.
 Est du Canada comme champ d'immigration, 6696.
 Explication de M. Bennett sur un article du *Press Press*.
 Explication de M. Best sur un fait personnel, 2197.
 Explication de M. Brown, sur un fait personnel, 2259.
 Explications de M. Knowles sur un fait personnel, 2343.

INCIDENTS—*Suite.*

Explication de M. Lennox au sujet du local du sous-sol du département des Postes, 1893, 2048.
 Extension des frontières du Manitoba, 3709.
 Factage rural, 2101.
 Farmers' Bank, 3406.
 Félicitations à M. l'Orateur, 1844.
 Frontière internationale dans la Colombie-Anglaise, 2817.
 Frontières du Manitoba, 495.
 Gages des domestiques, 3118.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 4842.
 Gare du Transcontinental à Québec, 6931.
 Gillis, D., capitaine, 3330.
 Glace-Bay, Sydney, etc., retard dans la réception des journaux, 815.
 Graines de semence, distribution, 2346.
 Grain, encombrement au Nord-Ouest, 6057, 6319, 6694.
 Grain, expédition aux élévateurs de tête de lignes, 6937.
 Gratifications aux volontaires du Sud-Africain, 3223.
 Gravure des billets de l'Etat, 1856, 1877.
 Grève des débardeurs de Montréal, 273.
 Harbour, G. T., destitution, 3326.
 Hôpital de marine pour les pêcheurs, 6932.
 Horloge de la tour, 1605, 1739.
 Houille, approvisionnement dans l'Ouest, 180, 233.
 Industrie laitière, 5835.
 Immigration des Etats-Unis, 3222, 3224.
 Impression des billets et des timbres fédéraux, 5970.
 Iles de la Madeleine, service des nouvelles, 3915, 4251.
 Inspecteur des postes à Moosejaw, 5083.
 Intercolonial, administration, 5776.
 Intercolonial, voie bloquée par la neige, 1435; fonds de prévoyance, 6058.
 Juge de la cour supérieure du comté d'Ottawa, 4213.
 Journaux, transport par courrier, 947.
 L'Islet, destitutions, 1600.
 Manitoba, frontières, 812.
 Modifications aux projets de loi émanant du Sénat, 6683.
 Monument de la paix, 2647.
 Mort du duc de Fife, 2196.
 Moosejaw, arsenal, 4056.
 Missionnaires canadiens en Chine, 232, 272, 6697.
 Morine, A.-B., 6471.
 Napierville, emplacement du bureau de poste, 2422, 3222.
Ne temere, décret, 809.
 Newmarket, abandon du canal, 1343.
 Nomination de sous-secrétaires de départements, 3129.
 Paiement des comptes d'élections, 4557.
 Paiement des recenseurs, 3917.
 Pêcheries, ministère, 949.
 Pêcheries, règlements au sujet du traité se rapportant au littoral, 3912.
 Permis de circulation sur l'Intercolonial, 2374.
 Petite vérole au bureau de poste d'Ottawa, 1263, 1303.
 Phare du Rocher-aux-Oiseaux, 5367.
 Phoques, chasse, 4557.
 Pollution des eaux de la rivière Rouge, 5276.
 Politique navale du Canada, 1606.
 Pont de Highlands, 1217.
 Poste rurale, 5680.
 Poste spéciale pour téléphone à longue distance, 3617.

INCIDENTS—*Suite.*

Présentation à la Chambre de l'hon. M. Graham, 4935.
 Président de la Chambre, élection, 2.
 Primes sur le fer et l'acier, 2646.
 Projet sur la loi des banques, 1856.
 Quarantaine des animaux à Beauceville, 5087.
 Question de privilège par M. Edwards, 6406.
 Rapide transatlantique, 6635, 6660.
 Recenseurs, 948.
 Recensement, bulletin de la Saskatchewan, 5085.
 Recensement, commissaires et recenseurs, 1033.
 Recensement de Regina, 1468, 1604.
 Recenseurs et officiers électoraux, rémunération, 1218, 2198, 2728.
 Relations franco-canadiennes, 5871.
 Renfrew-sud, vacance de siège électoral, 939.
 Renfrew-sud, bref d'élection, 2099.
 Renvois pour intervention politique, Rideau-Hall, dépenses, 810.
 Ritchie, juge, 3406, 3525.
 Sénateurs, sièges vacants dans la Nouvelle-Ecosse, 1606.
 Service naval, 950, 5414, 5453.
 Service sténographique à l'usage des députés, 1883.
 Service transatlantique rapide, 5848.
 Situation financière, revue, 6845.
 Subvention à l'île du Prince-Edouard, 5281.
 Sutherland, R., destitution, 2057, 2061.
 Saint-Aldwyn, bureau de poste, 6051.
 Taxe sur la ficelle des casiers à homards, 1085.
 Télégraphes et téléphones, acquisition par l'Etat, 2004.
 Télégraphie sans fil avec les îles de la Madeleine, 4129.
 The Ontario and Minnesota Pulp and Paper Company, 2099.
 Téléphones dans les bureaux de la poste rurale, 2290.
 Témiscouata, dépenses d'élections, 1739.
 Trafic du grain au Nord-Ouest, 6336.
 Traité des pêcheries avec les Etats-Unis, 413.
 Transport du blé dans l'Ouest, paralysie du transport, 5884.
 Transport du grain à Duluth et à Minneapolis, 2634.
 Travail, conditions dans la Colombie-Anglaise, 178.
 Vacances au Sénat, 5270.
 Vacance du siège de feu le sénateur Comeau, 2818.
 Wagons dans l'est d'Ontario, insuffisance, 2816.
 Wagons, nombre insuffisant dans l'Ouest, 813, 1740.

INTERPELLATIONS.

Colis postaux, extension du service, 2376.
 Commerce entre le Canada, les Antilles et l'Australie, 2008.
 Concours de tir de Bisley, situation faite aux Canadiens, 3811.
 Droits de douane sur le bois dans le Nord-Ouest, 1756.
 Droit sur la ficelle de pêche, 5707.
 Election de Renfrew-Sud, 2261.
 "Gazette du Travail", correspondants, 1468.
 Guysborough, embranchement, 1472.
 Ile du Prince-Edouard, service d'hiver, 3912.
 Intercolonial, 5691.
 Moyens de communication nationale, 2295.
 Naturalisation impériale, 2470.
 Pommes de la Nouvelle-Ecosse, 1751.

INTERPELLATIONS—*Suite*.

- Pont de Québec, 5527.
 Service postal transatlantique, 1880.
 Service de transport des marchandises, insuffisance, 1746.
 Services publics de communications, 4172.
 Tarif des câblogrammes entre le Canada et l'Angleterre, 3310.
 Tarifs de transport par chemins de fer, 3265.

MESSAGES.

- Augmentation des appointements des fonctionnaires des Communes et du Sénat, 6799.
 Budget général, dépôt, 984.
 Budget complémentaire de 1911-1912, message de Son Altesse Royale, 533.
 Chambre des communes, ouverture de la session, 1, 7.
 Commission de régie interne, composition, 11.
 Discours du trône, 8.
 Message de Son Altesse le Gouverneur général pour la sanction de bills, 3309, 3314.
 Message de Son Altesse Royale au sujet de l'adresse en réponse au discours du trône, 945.
 Nouveaux crédits supplémentaires, 6286.
 Prorogation, 6925, 6969.
 Sanction royale, 4873.
 Sanction royale à une loi de finances, 830.
 Sanction royale à certains projets de loi, 805, 4949.

PROCÉDURE.

- Loi du mariage, 4024.
 Loi sur les enquêtes, 1304.
 Question de M. Bellemare déclarée contraire au règlement, 2637.
 Questions et avis de motion, 1028.
 Questions rédigées de façon irrégulière, 4017.
 Séances du matin, 5082, 6319.
 Téléphones dans les bureaux de la poste rurale, 2333.
 Travaux de la Chambre, 2424.
 Voies nationales de communications, 3524.

PROJETS DE LOI.

- Adams, William-Holloway (divorce), 1re lect., 4554; 2e lect., 4800; 3e lect., 5369.
 Affaires extérieures, 1re lect., 983; 2e et 3e lect., 1461.
 Aide au Canadian Northern Railway, 1re lect., 6213; 2e lect., 6475; disc. des articles, 6475; 3e lect., 6633.
 Aide et encouragement à l'agriculture, 1re lect., 2914; 2e lect. et disc. des articles, 5388; 3e lect., 5681.
 Aide pour des ponts de chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick, 1re lect., 6213; 2e 6511; disc. des articles, 6511.
 Alabama Traction Light and Power Company, Limited, 5666; 3e lect., 6077.
 Alberta Electric Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; 3e lect., 2053.
 Alberta, Peace River & Eastern Railway Company, 1re lect., 4936; 2e lect., 5369; disc. des articles, 6031, 6070; 3e lect., 6074.
 Algoma Eastern Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; 3e lect., 2053.
 Ancien Ordre des Forestiers dans la Puissance du Canada (haute cour substituaire), 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; 3e lect., 6915.
 Appel du Grand-Tronc-Pacifique contre le roi, 1re lect., 2430; discussion générale, 3130; 2e et 3e lect., 3196.

PROJETS DE LOI—*Suite*.

- Archives, 1re lect., 1306; 2e lect. et adoption, 1305; 2e lect., 1468; disc. des articles, 1523; 3e lect., 1745.
 Association canadienne d'hygiène publique, 1re lect., 4936; 2e lect., 3e lect., 6076.
 Associations pour enregistrement du bétail, 1re lect., 5672.
 Auditeur général, bureau, 1re lect., 3712; 2e lect., 4171; disc. des articles, 4171; 3e lect., 4172.
 Banque de la Saskatchewan, 1re lect., 2259; 2e lect., 2464; 3e lect., 2919.
 Banques, modification de la loi, observ. de l'Orateur, 412.
 Banques (modification de la loi), (prolongation des chartes), 1re lect., 5672; 2e lect. et disc. des articles, 5973; 3e lect., 5986.
 Banques d'épargnes de Québec (modification de la loi), 1re l., 5675; 2e et 3e lect., 5986.
 Barcelona Tramway, Light and Power Company, Limited, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; disc. des articles, 2459; 3e lect., 2462.
 Bassin de radoub de Collingwood, 1re lect., 3526; 2e lect., 3712; 3e lect., 3713.
 Brevets d'invention, modification de la loi, 1re lect., 1033.
 British American Trust, 1re lect., 5511; 2e lect., 5599; disc. des articles, 6074; 3e lect., 6075.
 British Colonial, 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 3e lect., 1607.
 British Empire Trust Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1221; 3e lect., 4331.
 British Western Loan Company, 1re lect., 3118; 2e lect., 3358; 3e lect., 5369.
 Calgary and Fernie Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; 3e lect., 2053.
 Canadian Birbeck Investment and Savings Co., 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 3e lect., 2101.
 Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company, Limited, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; 3e lect., 4800.
 Canadian Northern Ontario Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1342; 3e lect., 2464.
 Canadian Northern Ontario Railway Company and the Carillon and Grenville Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1220.
 Canadian Northern Quebec Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1342.
 Canadian Northern Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1342; 3e lect., 2464.
 Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, disc. des articles, 4798; 3e lect., 4799.
 Cap de la Madeleine Railway Company, 1re lect., 982; 2e lect., 1220; 3e lect., 2050.
 Capital Trust Corporation, Limited, 1re lect., 5957; 2e lect., 6031; 3e lect., 6260.
 Central Railway Company of Canada, 1re lect., 982; 2e lect., 1220.
 Chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta, 1re lect., 5271; 2e lect. et disc. des articles, 5516; 3e lect., 5516.
 Chemin de fer de la Colombie-Anglaise à Dawson, 1re lect., 5078; 2e lect., 5370; 3e lect., 6039.
 Chemin de fer Dominion-Atlantic, 1re lect., 805; 2e lect., 1136; 3e lect., 2049.
 Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, 1re lect., 2259; 2e lect., 2465; 3e lect., 3358.
 Chemin de fer de High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson, 1re lect., 1900; 2e lect., 2228; 3e lect., 3357.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

- Chemin de fer interprovincial à la baie James, 1re lect., 1436; 2e lect., 1607; 3e lect., 3357.
- Chemin de fer Kootenay-Central, 1re lect., 2260; 2e lect., 2465; 3e lect., 3358.
- Chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest du Canada, 1re lect., 2260; 2e lect., 2465; 3e lect., 3358.
- Chemin de fer Montreal Terminal, 1re lect., 805; 2e lect., 1136.
- Chemin de fer Erié à London et à Tillsonburg, 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 3e lect., 2053.
- Chemin de fer Ottawa, Northern and Western, 1re lect., 805; 2e lect., 1136; 3e lect., 2053.
- Chemin de fer Pacifique Canadien, disc. des articles, 5308; 3e lect., 5310.
- Chemin de fer de Prince-Edouard à Hastings, 1re lect., 5078; 2e lect., 5370; 3e lect., 6039.
- Chemin de fer radial de la rivière à la Pluie, 1re lect., 4554; 2e lect., 4800; disc. des articles et 3e lect., 5307.
- Chemin de fer Vancouver, Fraser-Valley and Southern, 1re lect., 5078; 2e lect., 5370; 3e lect., 6039.
- Chemin de fer West-Ontario-Pacific, 1re lect., 806; 2e lect., 1136; 3e lect., 2053.
- Chemin de fer de Windsor à Chatham et à London, 1re lect., 2260; 2e lect., 2847; 3e lect., 4262.
- Chemins de fer, juridiction de la commission sur la longueur des sections, modification de la loi, 1re lect., 2098.
- Chemins de fer (modification de la loi), 14, 178, 272.
- Chemins de fer (bill 6), disc. générale, 1028.
- Chemins de fer, modification de la loi relativement aux garde-bestiaux, disc. générale, 2552.
- Code criminel (2) modification de la loi touchant le vol des bois flottants, 1re lect., 412; 2e lect., 1857; disc. des articles, 2587; 3e lect., 2590.
- Code criminel (modification de la loi) (paris sur les champs de course), 1re lect., 5669; 2e lect. et disc. des articles, 5990; 3e lect., 6089.
- Collège de Théologie Queen, 1re lect., 1436; 2e lect., 2616; 3e lect., 4969.
- Commissaires du port de Montréal, nouvelle avance, 1re lect., 2470; 2e et 3e lect., 3711.
- Commissaires du port de Montréal (rectification d'une erreur), 1re lect., 5367; 2e lect., 5819; disc. en comité général, 5819; 3e lect., 6088.
- Commissaires du port de Québec, 1re lect., 881; disc. générale, 1038; 2e lect., 1045; disc. des articles, 1045; 3e lect., 1741.
- Commission de biologie du Canada, 1re lect., 4125; 2e lect. et disc. des articles, 4648; 3e lect., 4652; 2e délibération, 5819.
- Commission du port de Winnipeg et de Saint-Boniface, 1re lect., 5078; 2e lect. et disc. des articles, 6118; 3e lect., 6192.
- Commission du tarif, 1re lect., 2203; disc. générale, 2648, 2728; scrutin, 2815; 2e lect., 2816, 2927, 3006, 3062, 3617, 4169; 3e lect., 4236; 2e délibération, 6802; discussion d'un message du Sénat, 6953.
- Commission du Transcontinental, 1re lect., 1601.
- Compagnie Continental Can., 1re lect., 4330; disc. générale, 4490; 2e lect., 4492; disc. des articles, 5313; 3e lect., 6076.
- Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Interprovinciale, 1re lect., 5265; 2e lect., 5370; 3e lect., 6039.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

- Compagnie d'assurance sur la vie Sterling du Canada 1re lect., 1436; 2e lect., 1608.
- Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, 1re lect., 806; 2e lect., 1136.
- Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord, 1re lect., 982; 2e lect., 1221; 3e lect., 2054.
- Compagnie du chemin de fer de l'Est de Montréal (correction d'une erreur de procédure), 1re et 2e lect., 6716; 3e lect., 6915.
- Compagnie de chemin de fer de l'Est de Vancouver, 1re lect., 1436; 2e lect., 1608; 3e lect., 3357.
- Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, 1re lect., 4936; 2e lect., 5369; disc. des articles, 6701, 6894; 3e lect., 6914.
- Compagnie de chemin de fer Northern Territorial, 1re lect., 1900; 2e lect., 2464; 3e lect., 3357.
- Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, 1re lect., 2724; 2e lect., 3358.
- Compagnie de force de la Saskatchewan, 1re lect., 1900; 2e lect., 2228; 3e lect., 3752.
- Compagnie d'irrigation et de chemin de fer de l'Alberta, 1re lect., 1899; 2e lect., 2228; 3e lect., 3357.
- Compagnie du terminus central de Montréal (correction d'une erreur de procédure) 1re et 2e lect., 6716; 3e lect., 6915.
- Compagnie Révillon Frères, 1re lect., 3910; 2e lect., 4263; disc. générale, 5311; 3e lect., 5313.
- Compagnie Spirella du Canada, 1re lect., 1436; 2e lect., 1607; 3e lect., 2501.
- Compagnie des terrains aurifères de la Colombie-Anglaise, 1re lect., 2260; 2e lect., 2465.
- Compagnie du canal de navigation de Saint-Clair et d'Erié, 1re lect., 5802; 2e lect., 6030; 3e lect., 6259.
- Constitution légale des compagnies de chemins de fer, 1re lect., 6630.
- Contamination des eaux navigables, 1re lect., 3525.
- Contrats entre la Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission et le Grand-Tronc, 1re lect., 5367; 2e lect., 5599; disc. des articles, 6914; 3e lect., 6914.
- Corporation Episcopale catholique romaine de Keewatin, 1re lect., 1436; 2e lect., 1607; 3e lect., 3752.
- Cour de l'Echiquier (modification de la loi) (nomination d'un deuxième juge), 1re lect., 5672; 2e lect. et disc. des articles, 6020; 3e lect., 6022.
- Courriers convoyeurs (modification de la loi), 1re lect., 3225.
- Davidson, D.-G. (divorce), 1re lect., 5957; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.
- Denny, James (divorce), 1re lect., 3709; 2e lect., 3832; 3e lect., 4800.
- Dominion Gresham Casualty Co., 1re lect., 5957; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.
- Dominion Gresham Guarantee and Casualty Company, 1re lect., 806; 2e lect., 1136; 3e lect., 2500.
- Dominion Trust Company, Limited, 1re lect., 1900; 2e lect., 2102; 3e lect., 4331.
- Droit de passage sur les travaux de l'Etat pour la descente du bois, 1re lect., 3118; 2e lect., 3525; disc. des articles, 3526; 3e lect., 3617.
- Duffy, Edith-Harriet (divorce), 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.
- Eaux dans la zone du chemin de fer et le bloc des terres de la rivière de la Paix, 1re lect.,

PROJETS DE LOI—*Suite.*

5367; 2e lect. et disc. des articles, 6097, 6307; 3e lect., 6539.

Eglise méthodiste, 1re lect., 5078; 2e lect., 5370; 3e lect., 6076.

Elections fédérales, modification de la loi, 1re lect., 13.

Elections fédérales, modification de la loi, 1re lect., 340; disc. générale, 1030.

Elections fédérales, modification de la loi, 1re lect., 652.

Enquêtes, modification de la loi, 720; disc., 1034; décision de l'Orateur, 1304; 2e lect., 1306; disc. des articles, 1306, 1343, 1442; 3e lect., 1523.

Extension des frontières du Manitoba, dépôt, 3981; 1re lect., 3990; disc. générale, 4358, 4492, 4558; 2e lect., 4590; disc. des articles, 4592, 4683, 4800, 4936, 4951, 4969; 3e lect., 5076.

Extension des frontières d'Ontario, 1re lect., 5381; disc., 6287; 3e lect., 6320.

Extension des frontières de Québec, 1re lect., 5380; 2e lect., 6292; disc. des articles, 6292; 3e lect., 6474.

Ezra-Butler Eddy, Bessey (changement de nom), 1re lect., 4231; 2e lect., 4332; 3e lect., 4800.

Gatineau and Ungava Railway Company, 1re lect., 1084; 2e lect., 1559; 3e lect., 3357.

Grains, modification de la loi, 1re lect., 886; disc. générale, 2203; disc. des articles, 2222, 2228, 2347, 2430, 2591, 2616; 3e lect., 2633; nouvelle disc., 2818, 3226, 3527, 3567; (dépôt d'un amendement, 3709), 3838, 4130; 3e lect., 4245; nouvelle disc., 4886; 3e lect., 4935.

Grains du Manitoba, modification de la loi, 1re lect., 2456; 2e lect., 2456; sanction royale, 3315.

Grand-Tronc-Pacifique, 1re lect., 721; 2e et 3e lect., 806.

Gratifications aux volontaires (modification de la loi), 1re lect., 5077; 2e lect., 6096; disc. des articles, 6309, 6588; 3e lect., 6593.

Guarantee Life of Canada, 1re lect., 5511; 2e lect., 5599; 3e lect., 6076.

Hamilton, port, 1re lect., 805; 2e lect., 1136; 3e lect., 3752.

Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1221; 3e lect., 2464.

Horncastle, Isabelle-Helen (divorce), 1re lect., 5367; 2e lect., 5599; 3e lect., 6076.

Horsfall, Herbert (divorce), 1re lect., 3525; 2e lect., 3752; 3e lect., 4800.

Imperial Loan and Investment Company of Canada, 1re lect., 6192; 2e lect., 6260; 3e lect., 6915.

Indemnité parlementaire, 1re lect., 1527; 2e lect., 1745; 3e lect., 1745.

Inspection et vente, 1re lect., 1876; 2e lect., 6321; disc. générale, 6321, 6819; 3e lect., 6820.

International Guarantee Company, 1re lect., 5367; 2e lect., 5599; 3e lect., 6076.

Isaac, Isabelle (divorce), 1re lect., 4936; 2e lect., 5369; 3e lect., 6076.

Jenkins, W.-A.-H. (divorce), 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.

Jeunes délinquants, modification de la loi, 1re lect., 12; 2e lect., 952; 3e lect., 1627.

Juges, traitement, 1re lect., 5516; 2e lect. et disc. des articles, 6129, 6192; 3e lect., 6194.

Kennedy, John-Angus (divorce), 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.

Kettle Valley Railway Company, 1re lect., 1084; 2e lect., 1559; 3e lect., 3357.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Kootenay and Alberta Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 2464.

Leitch, Alvina-Bell, 5265; 2e lect., 5370; 3e lect., 6076.

Liverpool-Manitoba, 1re lect., 651; 2e lect., 806; 3e lect., 2101.

Loi de finances, 1re, 2e et 3e lect., 6953.

Loi du dimanche, modification (musiciens), 1re lect., 2097.

Loi de finances, 1re, 2e et 3e lect., 713.

Loi du Yukon (modification) (juges), 1re lect., 4660; 2e lect., et disc. des articles, 5516, 5686; 3e lect., 5691.

Loi minière du Yukon (modification de la loi), 6067.

Mariage, modification de la loi, 1re lect., 12; disc. générale, 1627; scrutin, 1737.

Marine marchande (modification de la loi), 1re lect., 232, 271.

Marine marchande (modification de la loi) (capitaines et seconds de voiliers), 1re lect., 5270; 2e lect. et disc. des articles, 5511; 3e lect., 5515.

Mexican Interurban Electric Railway Company, 1re lect., 4936; 2e lect., 5369; 3e lect., 6076.

Mexico North Western Pacific Railway Company, 1re et 2e lect., 5666; 3e lect., 6076.

Milice (modification de la loi) (grade du général Otter) 1re lect., 5675; 2e lect., 6191; 3e lect., 6192.

Molson, Kenneth (divorce), 1re lect., 3525; 2e lect., 3752; 3e lect., 4800.

Montreal Central Terminal Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 2464.

Montreal Transcontinental Railway Company, 1re lect., 4936; 2e lect., 5369.

North Arm Bridge and Railway Co., 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 1559.

Ontario and Ottawa Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; disc. en com., 2463; 3e lect., 2847.

Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company, 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; 3e lect., 6259.

Ottawa and Lake McGregor Railway Company, 2e lect., 5370; 3e lect., 6039.

Ottawa and Lake McGregor Company, 1re lect., 6633; 2e et 3e lect., 6915.

Ottawa, Montreal and Eastern Railway Company, 1re lect., 2724; 2e lect., 3358; 3e lect., 4262.

Pacific and Atlantic Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 2053.

Pacific Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 3357.

Pavillons et drapeaux, 1re lect., 1436.

Pêcheries (modification de la loi) (huîtres dans les Provinces maritimes), 1re lect., 5157; disc. générale, 5381; 2e lect., et disc. des articles, 5386; 3e lect., 5387.

Piper, Edmund F., brevets, 1re lect., 983; renvoi, 1221; 2e lect., 1342; 3e lect., 2501.

Placers miniers du Yukon, 2e et 3e lect., 6314.

Premier Life Insurance Company, 1re lect., 1084; 2e lect., 1559; 3e lect., 2501.

Primes aux vétérans de la campagne des fé-nians, 1re lect., 6214; 2e lect., 6386; disc. des articles, 6386, 6593; 3e lect., 6598.

Prisons et écoles de réforme (modification de la loi), 1re lect., 5672; 2e et 3e lect., 6020.

Protection des eaux navigables (modification de la loi), 1re lect., 1084.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Queen's University, disc. des articles, 3957, 4844; 3e lect., 4969; amendement du Sénat, 6915.

Quinze River and Ottawa Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 4262.

Rambaut, Thos. D., brevets, 1re lecture, 1900; 2e lect., 2228.

Rambaut, Thos.-D., brevets, 1re lecture, 1900; 2e lect., 1559; renvoi, 2920; disc. des articles, 3053, 3555; 3e lect., 3567.

Saskatchewan Central Railway Company, 1re lect., 5367; 2e lect., 5599; 3e lect., 6076.

Saskatchewan, compagnie d'assurance, 1re lect., 805; 2e lect., 1136; 3e lect., 1607.

Security, compagnie d'assurance, 1re lect., 806; 2e lect., 1136; 3e lect., 2101.

Seeley, Keitha (divorce), 1re lect., 5957; 2e et 3e lect., 6260.

Serments politiques, administration, 1re lect., 10.

Service civil (modification de la loi) (douanes), 1re lect., 4056; disc. générale, 4660; 2e lect., 4661; disc. des articles, 4661; 3e lect., 4886.

Service civil (nouveau commissaire) (modification de la loi), 1re lect., 3216; 2e lect., 3421; disc. des articles, 3423; 3e lect., 3711.

Service civil, secrétaire particuliers, 1re lect., 1046; 2e lect. et disc. des articles., 1461, 3418; 3e lect., 3617.

Service civil (modification de la loi) (service de la poste rurale), 1re lect., 6051; 2e lect., et disc. des articles., 6214; 3e lect., 6245.

Service civil (modification de la loi) (classes et appointements dans le département des Postes), 1re lect., 3225; 2e lect., 3423; disc. des articles, 3430; 3e lect., 3439.

Service civil (modification de la loi) (sous-directeurs de la poste), 1re lect., 4682; 3e lect., 4886.

Service civil (modification de la loi) (ministère des Postes), 3e lect., 5373.

Service civil (modification de la loi) (agents du service extérieur), 2e lect., 4881; disc. des articles, 4881.

Sociétés généalogiques du bétail, 2e lect., 6150; disc. des articles, 6152; 3e lect., 6192.

South Ontario Pacific Railway Company, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 3357.

Statuts révisés, correction d'erreurs dans la version française, 1re lect., 1216; 2e lect., 1465; 3e lect., 1467.

Sterling Life Assurance Company of Canada, 3e lect., 2616.

Stewart, Ethel May (divorce), 4331; 2e lect., 4492.

Subvention aux bassins de radoub, 1re lect., 6067; 2e lect., 6333; disc. des articles, 6333. 3e lect., 6335.

Subvention au Canadian Northern Alberta Railway, 1re lect., 6213; 2e lect., 6510; disc. des articles., 6510; 3e lect., 6511.

Subventions aux chemins de fer, 1re lect., 6191; 2e lect., 6344; disc. des articles., 6344; 6439; 6533; 3e lect., 6535.

Subvention au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer Temiskamingue au nord d'Ontario, 1re lect., 6213; 2e lect., 6540; disc. des articles, 6540; 3e lect., 6588.

Subvention à l'île du Prince-Edouard, 1re lect., 5989; 2e lect. et disc des articles, 6246, 6260; 3e lect., 6286.

Sutherland, George McKay (divorce), 1re lect., 5511, 2e lect., 5599; 3e lect., 6076.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Terrain de l'hôtel du gouvernement à Toronto, 1re lect., 6086; 2e et 3e lect., 6313.

The Architectural Institute of Canada, 1re lect., 982; 2e lect., 1559; 3e lect., 2500.

The Grand Lodge of the Loyal Order of Moose, 1re lect., 5666; 2e lect., 6030; disc. des articles, 6257.

Transcontinental (commissaires), 1re lect., 723; 2e lect., 1904; disc. en comité général, 1904, 3196, 3439; 3e lect., 3617.

Transcontinental, 2e et 3e lect., 809.

Trust and Loan Company of Canada, 3525; 2e lect., 3752.

Union Bank of Canada, 1re lect., 983; 2e lect., 1342; 3e lect., 2101.

Universal Eyesight Insurance Company, 2e lect., 4936; 2e lect., 5369; disc. des articles, 6035; 3e lect., 6068.

Vancouver, Compagnie d'assurance, 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 3e lect., 2101.

Vente au gouvernement du Manitoba de certains terrains de l'artillerie à Winnipeg, 1re lect., 6210; 2e et 3e lect., 6335.

Voies publiques, amélioration, 1re lect., 1601; disc. générale, 3713; 2e lect., 3748; disc. des articles, 3748, 3752, 4029; 3e lect., 4232; 2e délibération, 6535; message du Sénat, 6870.

Wadge, Thomas, brevets, 1re lect., 651; 2e lect., 1136; 1220; renvoi, 2919; disc des articles, 3050, 3353; 3e lect., 3357.

Wells, Edna (divorce), 1re lect., 3118; 2e lect., 3358; 3e lect., 3752.

Western Dominion Railway Company, 1re lect., 4935; 2e lect., 5369; 3e lect., 6039.

Wills, Henry-Greek (divorce), 1re lect., 5302; 2e lect., 6030; 3e lect., 6260.

QUESTIONS.

Abénakis, agent fédéral, 1617.

Accaparement de la houille dans la Colombie-Anglaise, 4334.

Achat de marchandises par l'Etat, 1224.

Achat de marchandises par le département des Travaux publics, 1609.

Achat de traverses de chemins de fer, 4129.

Accusations contre M. le juge Tourigny, 3217.

Administrations publiques, 540.

Aéroplanes pour la milice, 541.

Agences canadiennes, 5370.

Agent commercial en France, 4129.

Agent d'élection de M. Gladu, 1614.

Agents recruteurs d'ouvriers, 1384.

Affaire McRae, 723.

Alberta et Saskatchewan, bâtiments publics, 2108.

Alder-Point, homarderie, 3123.

American Shoe Machinery Co., 580.

Amirauté anglaise, conférences avec l', 566.

Annonces et impressions, 1382.

Anse-aux-Canards, brise-lames, 889.

Anse-à-Valeau, receveuse de la poste, 2112.

Archambault, Emile, 6079.

Archibald, P.-S., 946.

Arichat, fonderie à poisson, 2334.

Arsenal du Dominion à Québec, 587.

Asselin, Olivar, 1849.

Association du service civil, 3409.

Assurance maritime canadienne, 1612.

Australie, communication télégraphiques, 584.

Avis d'adjudication de travaux de l'Etat, 2501.

QUESTIONS—*Suite.*

Banque de Saint-Hyacinthe et Banque de Saint-Jean, 536.
 Banque de Saint-Hyacinthe, 2109.
 Bassano, bureau de poste, 5677.
 Bassin de radoub à Québec, 4355.
 Bateaux de pêche à gazoline, 2726.
 Beauchemin, J.-A., 3411.
 Bélanger, A., destitution, 3120.
 Belleville, inspecteur des pêcheries, 2925.
 Bergeron, J.-G.-H., 2102.
 Bibeau, Azarie, 4342.
 Blé d'Amérique, premier prix, 550.
 Board of Trade de Montréal, résolution, 2507.
 Boucher, O.-F., receveur de la poste, 988.
 Bourassa, capitaine, avancement, 1850.
 Bourque, Jeffrey, enquête, 2287.
 Braine, L., 5078.
 Brazeau, Emile, 6474.
 Brevets, loi uniforme, 1228.
 "British News", 6800.
 Brochures politiques, taxes postales, 1615.
 Bronte, location d'un terrain, 3221.
 Brown, William, 4878.
 Bull, Robert, 3412.
 Brymer, Arthur, 3833.
 Bureau d'immigration à London, 2502.
 Campeau, Michel, 1441.
 Canadien-Nord, obligations, 4342.
 Canal d'assainissement de Chicago, 3455.
 Canal de la baie Georgienne, 551.
 Canal de Carillon, 2338.
 Canal de Soulanges, 2337, 3614.
 Canal Welland, 3613, 6893.
 Canaux, frais de premier établissement, 1847.
 Canaux, mouvement du trafic, 3120.
 Caserne de Fort-Osborne, 5677.
 Carleton, vacance du siège, 1846.
 Carrier et Lainé, 742.
 Causapsal, bureau de poste, 1033.
 Canso, renvois aux usines de réduction, 986.
 Canso, maître de poste, 1226.
 Cedar Rapids Power Company, 738.
 Champ de tir de Rockliffe, 541.
 Chance-Harbour, port, 561.
 Chapel-Cove, brise-lames, 1615.
 Charbon pour l'Intercolonial, 2509.
 Charbon pour les navires de l'Etat, 1222.
 Chard, J.-G., 2509.
 Charlemagne, courrier, 1900.
 Charles-Forest's-Cove, brise-lames, 1614.
 Charles-Cove, gardien du phare, 1227.
 Chasse aux phoques, 4874.
 Châteauguay, terres inondées, 6800.
 Chauvin, Hector, 1441.
 ——— destitutions, 2641.
 Chemins de fer et canaux, fourniture du ciment, 4339.
 Chemins de fer de l'Etat., administration, 577.
 Chemin de l'île Bourdon, 5371.
 Chemin de fer de New-Glasgow à Thorburn, 945.
 Chemins de fer, octrois de terrains, 736.
 Chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, 585, 3119.
 Chenal du Saint-Laurent, dragues de l'Etat, 4351.
 Chenal du Saint-Laurent, 551.
 Chester, canal, 726.
 Chevrier, Isidore, 4127, 4878.
 Chubb, George, 4555.
 Cigarettes, confection et importation, 564.
 Cloutier, Joseph, 4646.
 Coffin, Henry, 2334.
 Coldbrook, receveur de la poste, 3218.

QUESTIONS—*Suite.*

Colombie-Anglaise, subvention, 581, 984.
 Colombie-Anglaise, Japonais et Chinois, 562.
 Comité de "patronage" à Montréal, 1904.
 Commerce de cabotage, 1850.
 Commerce, primes à l'industrie du fer, 696.
 Commissaires à l'emploi du Gouvernement, 5802, 6478.
 Commissaires du recensement, 3408.
 Commission du port de Montréal, 1848, 2102, 2109.
 Commission de biologie, 4352.
 Commission du commerce de l'empire, 6080.
 Commission d'éducation technique, 1222.
 Commission des eaux limitrophes, 541.
 Commission du port de Montréal, fonctionnaires, 4026.
 ——— dette, 1383.
 Commission du port de Québec, 568, 586, 587, 1850.
 Commission permanente du tarif, 536.
 Commission des services publics, spécialistes, 6083.
 Commission du Transcontinental, 541.
 Compagnies américaines exportant des marchandises au Canada, 3611.
 Compagnies, constitution, 537.
 Compagnie Vickers-Maxim, 2501.
 Comptes de la commission du port de Montréal, 6801.
 Conférence internationale sur le droit maritime, 2644.
 Conférence militaire, 558.
 Congé à sir William Meredith, 6082.
 Correspondants de la "Gazette du Travail", 1903, 2337.
 Contrebande, 2112.
 Convention postale franco-canadienne, 577.
 Correspondance avec la compagnie Marconi, 2643.
 Côté, Mme J.-N., 2727.
 Courchène, P.-C.-E., percepteur du revenu, 1901.
 Cour suprême du Canada, 553.
 Courcy, Pantaléon, 6080.
 Courrier entre le Canada et la Grande-Bretagne, 554, 6077.
 Courrier de l'île Perrot-Sud, 6080.
 Courrier entre Nicolet et Sainte-Monique, 734.
 Courrier de Northumberland, 6319.
 Courrier entre Sorel et Sainte-Victoire, 4343.
 Courrier entre Val-des-Eboulis et Rigaud, 4343.
 Couture, Alfred, 2285.
 Cresine, George, révocation, 1613.
 Croiseur *Niobe*, 584.
 Cuillerrier, Jos., 4554, 6315.
 Dactylographes, 1844.
 Dallaire, L.-P., 2505.
 Decoste, Pierre, capitaine, 555.
 Défense navale de la côte du Pacifique, 4555.
 Dépenses dans les provinces, 2104.
 Dépenses d'élection du comté de Maskinongé, 4874.
 Deschamps, Raoul, 2727.
 Destitutions et l'hon. M. Lemieux, 2503, 2724.
 Destitutions à la douane de Montréal, 4128.
 Directeur général du service de santé militaire, 2727.
 Don à la galerie nationale, 5160.
 Don de terrains pour salles d'exercice, 1851.
 Douane, pesage des marchandises, 731.
 Doucet, A.-E., 2289.
 Doucet, Odilon, receveur de la poste, 1901.
 Douglas-Road, bureau de poste, 3834.
 Dragueurs, pension de la main-d'œuvre, 6081.

QUESTIONS—*Suite.*

Droits d'auteur, 563.
 Dubois, Louis, 3833, 6078.
 Duchaine, Pierre, 2505.
 Ducharme, G.-N., 5081.
 Dugas, juge, 2923.
 Dumelong, Emile, a-t-il été destitué, 588, 730.
 Dunnville, revenu des douanes, 2106.
 Dunn, Albert, 4127.
 Dupont, René, agent d'immigration, 1901.
 Dupré, Dr, 3834.
 East-Roman-Valley, receveur de la poste, 733.
 Ecole militaire de Montréal, 4128.
 Ecoles séparées du Keewatin, 4334, 4341.
 Eganville, bureau de poste, 735.
 Elections municipales, participation des fonctionnaires, 1849.
 Embargo sur le bétail canadien, 565.
 Employés du canal de Soulanges, 4344.
 Employés de session, 576, 2104.
 Employés du recensement, 3410.
 Emprunt de l'Etat, 4876.
 Enquête sur la conduite de fonctionnaires, 2102.
 Enquête sur le service civil, 1612.
 Excavateurs, achat, 567.
 Extension des frontières du Manitoba, 4018.
 Expéditions de grain, 542.
 Explosifs, 734.
 Exportation de crème, 3612.
 Exportations en république Argentine, 568.
 Fabrication de ficelle, 3614.
 Factage rural, 1610.
 False Creek Flats, affermage, 6082.
 Farmers' Bank, 535, 723, 3217.
 Farmers' Bank et banque de Saint-Jean, 558.
 Farmers' Bank et M. Crothers, 3407.
 Faulkner, R.-S., 5371.
 Ferme expérimentale de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, 585.
 Ferme Veitch, Vancouver, 946.
 Flemming, Charles, 4354.
 Fonctionnaires fédéraux à l'étranger, 5676.
 Forest Médard, officier d'accise à l'Épiphanie, 736.
 Frais d'enquête, 6079.
 Frais de voyages du sous-ministre de la Justice, 3219.
 Fraserville, quai, 3611.
 — quai et dragage, 3220.
 — travaux du port, 556.
 Fritz, H., 5079.
 Frontières du Manitoba, 565, 725, 984.
 Galerie nationale des Beaux-Arts, 6316, 6478.
 Garceau, N., commissaire enquêteur, 2925.
 Gardes-pêche de Guysborough, 3121.
 Gardien à Aldershot, 3613.
 Gaspé, agence de la marine, 890.
 — raz de marée, 2923.
 Gass, Trueman, 2285.
 Gauthier, A., 5079.
 "Gazette du Travail", 1438.
 Girrior, William-A., 3121.
 Glace et chenal du Saint-Laurent, 5802.
 Glissoir pour le bois aux chutes des Chats, 4616.
 Godbout, Joachim, 3833.
 Gooseberry-Cove, améliorations, 562.
 Goucher, Wasley, 5079.
 Goulet, Théodore, 4018.
 Grain, transport dans l'Ouest, 6083.
 Gravure et impression des billets du trésor, 4876.
 Green, J.-B., 6316.
 Grève des agents du Grand-Tronc, 2635.

QUESTIONS—*Suite.*

Grève des débardeurs, 579.
 Grève des mineurs de l'Ouest, 575, 578.
 Guillemette, Napoléon, destitution, 1229.
 Gutelius, F.-P., 4126, 5081.
 Guysborough, embranchement de l'Intercolonial, 579.
 Hagerty, S.-W., 5078.
 Hale, Thomas, son successeur, 4556.
 Ham, Robert, 887.
 Hattie, W.-A., 1851.
 Hawkes, Arthur, 534.
 Hefferman, F.-S., 4127.
 Hôpitaux pour immigrants, 1230.
 Houle, Stanislas, 3615.
 Hull, nouveau juge de la cour Supérieure, 4356.
 — square de l'hôtel-de-ville, 2338.
 Hygiène, service, 1615.
 Ile Bizard et Sainte-Geneviève, quais, 564.
 Ile Kidson, phare, 3123.
 Iles de la Madeleine, service télégraphique, 4357.
 Ile Perrot-Sud, receveur de la poste, 4127.
 Ile du Prince-Edouard, bateaux traversiers, 1226.
 Ile Rouge, gardien du phare, 4354.
 Immigration, 886.
 — asiatique, 4877.
 — agents en Belgique, 890.
 — agents en France, 890, 1232.
 — dépenses, 1231.
 — destitution d'agents, 889.
 — imprimés français, 1231.
 — infraction aux règlements, 557.
 — médecins examinateurs, 1232.
 — primes, 1232.
 — des Syriens, 1229.
 Immigrants rapatriés, 1233.
 Importations du ciment, 3612.
 Imprimerie nationale, 553.
 — augmentations, 2107.
 — changements dans les attributions d'employés, 2287.
 — chronomètres, 2924.
 — réunions consultatives hebdomadaires, 2286.
 Ingénieurs civils du ministère de la Milice, 588.
 Inspecteur de dragage à Larry's-River, 5160.
 Inspection des dragueurs, 6082.
 Inspecteurs des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, 4352.
 Inspecteur du Revenu de l'intérieur à Québec, 3414.
 Inspection des compagnies à fonds social, 2922.
 Inspection des homesteads dans la Saskatchewan, 1618.
 Intercolonial, agent ambulant du service des voyageurs, 3411.
 — arbitrage entre l'Etat et le Grand-Tronc, 4022.
 — ateliers, 551.
 — ateliers à la Rivière-du-Loup, 578.
 — commission des chemins de fer, 5081.
 — embranchement à Guysborough, 549.
 — embranchements, 573, 577.
 — embranchement entre Sunnybrae et Guysborough, 2335.
 — employés de Pullmans, 1440.
 — fonds de retraite des employés, 2502.
 — inspecteur à Stellarton, 550.
 — lignes d'embranchement, 549.
 — "Ocean Limited", 2284.
 — paiement bi-mensuel, 3415.

QUESTIONS—*Suite.*

- perches de clôture à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, 2643.
 — prêt de rails, 5080; taux de transport du poisson, 6893.
 — travail des jours fériés, 1613.
 — voies subsidiaires, 584.
 Intérêt sur la dette, 1847.
 Jacques, Léandre, 3413.
 Japon, relations commerciales, 567.
 Joliette, bureau du Revenu de l'intérieur, 2923.
 Juges de la cour de circuit à Montréal, 2920.
 Kamouraska, maîtres de poste, 6926.
 Keewatin, instruction publique, 3219.
 Kelly's-Cove, brise-lames, 3414.
 Kennie, E., capitaine, 6927.
 Kestrel, navire garde-pêche, 556.
 Lachapelle, J.-B., 3833, 6078.
 Lachenaie, maître de poste, 6078.
 Lacombe, J.-A., destitution, 987.
 Lac Winnipegosis, pêche, 3124.
 Laforce, J.-E., 2285, 3613.
 Lapointe, Joseph, 4647.
 Laroche, Léon et Désiré, 4646.
 L'Assomption, quai, 2502.
 — 2636; travaux publics, 6080, 6926.
 Laurentides, bâtiment public, 2502.
 Laurier, R., 2505.
 Laurier, C.-A., 2506.
 Lauzon, Désiré, 3615.
 Lavergne, Armand, capitaine du 61^e régiment, 733.
 Lavoie, Calixte, 3413.
 Lebel, W., douanier, 1902.
 Legault, Orphir, 4127, 6078.
 Législature présente, durée, 725.
 Lehigh, W.-M., 6078.
 Lepage, M.-T., 4555.
 Leroux, aide-électricien du canal de Soulanges, 6315.
 Letellier, Blaige, juge, 3220.
 Lethbridge, bureau de poste, 739.
 — salle d'armes, 739.
 L'Évènement, 1849.
 Listes électorales, déclarations du ministre de l'Intérieur, 560.
 Locas, Henri, 3412.
 Location d'édifices privés, 1384.
 Loi de la discipline navale, 1223.
 Loi du mariage, 3836, 4023.
 — amendement, 2920.
 Loi du service naval, 4025.
 Loi sur les compagnies, 536.
 Londonderry, maître de poste, 6474.
 Lorneville, brise-lames, 562.
 Lorneville, receveurs de la poste, 984.
 Lowe, R.-S., 3835.
 Mader, David, maître de poste, 732.
 Maisonneuve, bureau de poste, 557.
 Maître de poste et conseiller municipal, 2644.
 Manitoba, questions qui s'y rapportent, 589.
 Manseau, receveur de la poste, 2637.
 Marchés passés sans soumissions, 889.
 Marcil, Tancrede, 2109.
 Mariage, 581, 583.
 — loi uniforme, 536.
 Marine, ateliers à Québec, 587.
 — campagne électorale à Saint-Scholastique et à Sainte-Thérèse de Blainville, 724.
 — déclarations à des assemblées publiques, 559.
 — enquête dans le ministère, 1383.
 — et le ministre des Travaux publics, 558.
 — referendum, 533.

QUESTIONS—*Suite.*

- soumissions, 534.
 — soumissions pour vaisseaux, 565.
 Masse, J.-A., 4026.
 Medicine-Hat, agent des terres fédérales, 559.
 Melford, quai, 556.
 Michaud, Auguste, 2726.
 Michaud, J., receveur de la poste, 1902.
 Milice, voitures de touristes, 4128.
 Ministres de Québec, 533, 552.
 Minto, pilote, 887.
 Monnaie d'or canadienne, 1233.
 Montcalm, receveurs de la poste, 583.
 Montpetit, Dr, 5079.
 Montréal, district judiciaire, 552.
 Moosejaw, bureaux de poste, 988, 3416.
 Morine, A.-B., 6317.
 Morris, pont du Canadian-Northern, 2645.
 Mosher, G.-A., 4128.
 Mullaly, Michael, destitution, 1613.
 Mundle, D.-I., 4878.
 Musée des beaux-arts, tableaux, 1902.
 Musée Victoria, 2340.
 McEachren, Charles, 2286.
 McLean, W.-S., 4879.
 Navires de l'Etat, prétendu emploi pour des fins politiques, 5372.
 Ne temere, décret, 727, 741.
 Neuville, courrier, 2107.
 Newport, Gaspé, gardien du phare, 1383.
 Niobé et Rainbow, 2924.
 Nominations dans Renfrew-Sud, 3408.
 Norbert, Henry, transport du courrier, 988.
 Nord-Canadien à Clarksboro, 947.
 Notre-Dame-des-Anges, receveur de la poste, 561.
 O'Brien, A.-J., restaurateur, 727.
 Officier rapporteur du comté de Joliette, 5082.
 Ontario et immigration, 552.
 Ottawa, achat de propriétés immobilières, 1384.
 — district fédéral, 1382.
 — magasins militaires, 540.
 — plaza, 888.
 Oyster-Pond, douanier, 1227.
 Pacifique-Canadien, système d'irrigation, 5372.
 Parent, S.-N., démission, 586.
 Pariseau, S.-B., 986.
 Parlement, restaurant, 2926.
 Paspébiac, percepteur des douanes, 3221.
 Payson, W.-W., 2286.
 Pêche du hareng en Colombie-Anglaise, 4351.
 Pêche du homard dans les comtés de Saint-Jean et de Charlotte, 732.
 Pêcheries, juridiction, 3414.
 Péloquin, Francis, 3834.
 Pénitenciers, employés, 1225.
 Pépinières, 3408.
 Petewawa, quai public, 540.
 Petite-Lamecque, quai, 1384.
 Pétrole brut, importation, 740.
 Picotte, Médéric, 2105.
 Pietou, transport des dépêches, 2637.
 Pink-Rock, quai, 4351.
 Pisciculture de la Colombie-Anglaise, 4351.
 Pointe-aux-Anglais, travaux de drainage, 4877.
 Poisson frais, transport, 2726.
 Pont entre Saint-Jean et Iberville, 558.
 Population, 741.
 Population du Canada, 3410.
 Ports de la baie d'Hudson, 4025.
 Port des journaux, 2336.
 Port de Montréal, 561.
 Poste rurale, 6927.
 Poulin, Edouard, destitution, 2111.
 Pouliot, L. A. 4556.
 Power, L. G., 3832.

QUESTIONS—Suite.

Préférence britannique, augmentation, 560.
 Premier ministre à Québec, 542.
 Prévost, Raoul, 2505.
 Primes sur l'acier, 536.
 Primes sur le fer et l'acier, 4343.
 Prince-Rupert, bassin de radoub, 1847.
 Projet de résolution au sujet du service naval, 4333.
 Quais et bâtiments publics, dépense, 1846.
 Questions manitobaines, 542.
 Ray, R. M., 6316.
 Recenseurs, 946.
 Recensement de la Saskatchewan, 5371.
 Recrutement des équipes pour dragueurs et remorqueurs de l'Etat, 6081.
 Régiments de citoyens nés à l'étranger, 541.
 Régina, salle d'exercices, 588.
 Renfrew-nord, entreprises, 2922.
 — renvoi d'employés, 2921.
 Renfrew-sud, entreprises, 2921.
 — renvoi d'employés, 2921.
 Remorqueurs pour le service du dragueur "Fiel" dans le port de Saint-Jean, 555.
 Rentes âgées, 737, 986, conférenciers, 1440.
 Réparations de sacs aux lettres, 4875.
 Réserve indienne des Nathas, 3125.
 Ressources naturelles des provinces de l'Ouest, 560.
 Rideau-Hall, améliorations, 554, 737, 888.
 Rigaud, receveur de la poste, 2339.
 River, John, postillon, 1610.
 Rivest, Léon, 3833, 6078.
 Rivière l'Achigan, brise-glace, 2340.
 Rivière des Prairies, 724.
 Robinson, F.-P., 4335.
 Routes postales rurales, 5080.
 Roy, William, 946.
 Sainte-Adélaïde de Pabos, maître de poste, 2108.
 Sainte-Amour, receveur de la poste, 2726.
 Saint-André de Kamouraska, travaux, 734.
 Sainte-Angèle de Laval, bureau de poste, 3836, 4127.
 Sainte-Anne de Bellevue, distribution de lettres, 5370.
 Saint-Damien, gare, 3610.
 Saint-Eustache, déclaration, 560.
 Saint-Gabriel-de-Brandon, receveur de la poste, 2636.
 Saint-Gérard, brise-glace, 2503.
 Saint-Germain, receveur de la poste, 1609.
 Saint-Isidore de Prescott, receveur de la poste, 3124.
 Saint-Jacques, bureau de poste, 568.
 Saint-Jean d'Iberville, tuberculose, 3611.
 Saint-Jean et Iberville, pont, 578.
 Saint-Jean (N.-B.), améliorations au port, 574.
 Saint-Martin, Mme A., 3833.
 Sainte-Monique, transport des dépêches, 1614.
 Saint-Pascal, courrier, 2339.
 Saint-Patrice de Brandon, bureau de poste, 735.
 Saint-Paul-l'Ermitte, courrier, 2641, 3415.
 Sainte-Thérèse, bureau de poste, 3410.
 Saint-Tite, maître de poste, 1230.
 Saint-Valier, quai, 2108.
 Sarnia, arsenal, 562.
 Sauvé, L.-A., renvoi, 582.
 Sayabec, maîtresse de poste, 2108, 2643.
 Scotch-Village, receveur de la poste, 2725.
 Seaman-Street, bureau de poste, 3835.
 Sénat, vacance, 550.
 Service de bacs transbordeurs pour l'île du Prince-Edouard, 1608, 1611.
 Service civil, réforme, 738.

QUESTIONS—Suite.

— commissaires, 738.
 Service d'hiver entre Pictou et Georgetown, 888.
 Service naval, 2105, 4336.
 — construction de navires, 1225.
 Service de paquebots entre le Canada et la France, 5372.
 Service postal à Gaspé, 1223.
 Service postal entre Val-des-Eboullis et Rigaud, 4876.
 Sessions de la législature, prétendue déclaration de M. G. Taylor, 564.
 Sévigny, J.-E., 1224, 1618, 1949.
 Sikhs de la Colombie-Anglaise, 2508.
 Sociétés d'immigration subventionnées par l'Etat, 1230.
 Solliciteur général, 553, 735, 1852.
 Sorel, chantiers de construction, 987.
 — paiement des comptes, 1225.
 — quai, 2924, 3612.
 Sous-imprimeur du roi, 1845.
 Sous-ministre de la Justice, traitement, 2509.
 Station O'Leary, embranchement, 731.
 Statue sur le terrain fédéral à Québec, 2727.
 Steamers d'hiver à Pictou, 6077.
 Stellarton, agrandissement de la remise à locomotives, 4018.
 — receveur de la poste, 553.
 Storey, W., 5159.
 Spry, bureau de poste, 585.
 Subvention au chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, 5080.
 Subventions fédérales au Manitoba et à la Nouvelle-Ecosse, 4353.
 Successeur de M. Dubé, surintendant de l'Intercolonial, 4128.
 Sucre d'érable, 726.
 Svaigher, A., 6318.
 Tarif des colis postaux, 4875.
 Taschereau, Edmond, paiements, 2288.
 Taschereau, L.-A., paiements, 2288.
 Taylor, George, et le Sénat, 551.
 Témiscouata, requêtes demandant le renvoi de receveurs de la poste, 555.
 Terrebonne, bureaux de poste, 985.
 Terres non concédées, 1617.
 Territoire de l'Ungava, 585.
 Therrien, Ferdinand, 1440.
 Therrien, J.-F., 3221.
 Thibault, Théophile, 3413.
 Tracadie-Roads, maître de poste, 4354.
 Transcontinental, ateliers de réparation, 5079; coût estimatif, 6872.
 — embranchement à Montréal, 580.
 — enquête de MM. Gutelius et Staunton, 4336.
 — entre Moncton et Lévis, 734, 945.
 — dommages, 6316.
 — raccordement avec Montréal, 561.
 — usines à Québec, 3120.
 Travaux publics, adjudications du ministère, 566.
 — suspension, 537.
 Trois-Rivières, percepteur du Revenu de l'intérieur, 1228.
 Truro, gare de l'Intercolonial, 1439.
 United Shoe Machinery Company, 3218.
 United Shoe Manufacturing Company, 2506; appel, 6928.
 Val-des-Eboullis, receveur de la poste, 3614.
 Vaudreuil, receveur de la poste, 3614.
 Vétérans de la campagne des fénians, 3408.
 Vétérans, gratuité, 1222.
 Vote au scrutin aux Communes, 5081.

RESOLUTIONS—Suite.

Weedon, édifice public, 4647.
 White-Head, gardien du phare, 2923.
 — maître de poste, 2920.
 White, James, 3412.
 Wright, renvoi d'employés, 557.
 Yule, officier de douane, 4878, 6079.
 Zouaves pontificaux, 586.

RAPPORTS.

Auditeur général, dépôt, 983.
 Bibliothèque du Parlement, dépôt, 11.
 Chemins de fer, 2332.
 Comité de l'agriculture, 1er rapport, 2423.
 Comité des comptes publics, adoption du 6e rapport, 6192.
 Comité des Débats, adoption du premier rapport, 2904.
 Comité des impressions, renvoi, 3404; adopt. du 3e rapport, 6717.
 Comité de sélection, dépôt, 713.
 Commerce, dépôt, 983.
 Commerce et industrie, dépôt, 6925.
 Commission des champs de bataille nationaux (dépôt), 573.
 Commission de conservation sur les chûtes d'eau du Canada, dépôt, 412.
 Commissaires du port et inspection des bateaux à vapeur, 1601.
 Compagnie de chauffage et d'éclairage Diamond (disc.), 5958.
 Comptes publics, dépôt, 12; adjudication du 5e rapport, 6871.
 Conseil de la milice (dépôt), 2728.
 Douanes, dépôt, 983.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 983.
 Justice, pénitenciers, dépôt, 983.
 Ministère du Commerce (4e partie), 2648.
 Ministère du Commerce (dépôt), 3709.
 Obligations et valeurs mobilières inscrites depuis le 29 novembre 1910; (dépôt), 573.
 5e recensement du Canada, 4125.
 Relevés et statistiques du ministère du Revenu de l'intérieur (dépôt), 573.
 Service naval, dépôt, 983.
 Situation à l'égard des frais de subsistance (dépôt), 6408.
 Société Royale du Canada (dépôt), 573.
 Syndicats ouvriers (dépôt), 573.
 Troisième rapport du comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, 6128.

RÉSOLUTIONS.

Aide pour des ponts de chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick (adopt.), 6213.
 Appel du Grand-Tronc-Pacifique contre le roi (dépôt), 2342; adoption, 2426.
 Auditeur général, bureau (dépôt), 3616; (adopt.), 3711.
 Bassin de radoub de Collingwood (dépôt), 3417; (adopt.), 3526.
 Bills privés, prolongement de délais, 943; remise d'honoraires, 943.
 Canadien-Nord de l'Alberta (dépôt), 5968.
 Canadian-Northern-Pacific (dépôt), 5813.
 Chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta (dépôt), 4231; (adopt.), 5271.
 Chemins de fer, situation (disc.), 1940.
 Chemin de fer du Témiscamingue au nord d'Ontario (dépôt), 5803.
 Comités permanents, 805.
 Comité de sélection, création, 10.

QUESTIONS—Suite.

Commissaires du port de Montréal, nouvelle avance (dépôt), 2341; (disc.), 2456, 2465.
 Commission du tarif (dépôt), 1876; (disc.), 2199.
 Courriers convoyeurs (dépôt), 3125; (adopt.), 3224.
 Discours du trône, fixation du débat, 10.
 Extension des frontières du Manitoba (dépôt), 3615 (disc.), 3917, 3970.
 Extension des frontières d'Ontario (dépôt), 4027; (adopt.), 5381.
 Extension des frontières de Québec (dépôt), 4027; (adopt.), 5379.
 Grains, modification de la loi (disc.), 881; (adopt.), 886.
 Gratification aux vétérans de la campagne des fénians (dépôt), 5678.
 Indemnité parlementaire (dépôt), 1441; (adopt.), 1526.
 Immigration dans les Provinces maritimes (disc.), 2112.
 Immobilisation du grain dans l'Ouest (disc.), 4059.
 Inspections et vente, loi; 1re et 2e lectures, 1876.
 Intercolonial, embranchements (disc.), 998.
 Juges (modification de la loi), (juges de districts de Bonaventure et de Gaspé ou de Saguenay) (adopt.), 6087.
 Juges du territoire du Yukon (dépôt), 3709; (disc.), 4652; (adopt.), 4660.
 Loi du grain du Manitoba, 804.
 Marine marchande, modification de la loi (dépôt), 1853.
 Marine marchande (modification de la loi (capitaines et seconds de voiliers), disc., 5265; adopt., 5270.
 Pension à la vieillesse (disc.), 1858.
 Ponts de chemins de fer du Nouveau-Brunswick (dépôt), 5814.
 Président du comité général de la Chambre, nomination (disc.), 526; adoption, 532.
 Primes aux vétérans de la campagne des fénians (adopt.), 6214.
 Séances du mercredi, 2005.
 Service civil, modification de la loi (classes et appointements dans le département des Postes (dépôt), 3126; (adopt.), 3225.
 Service civil (modification de la loi) (douanes), (dépôt), 3911 (adopt.), 4055.
 Service civil (modification de la loi) (service de distribution rurale) dépôt, 5803; (adopt.), 6050.
 Service civil, modification de la loi (nouveau commissaire) (dépôt), 2927; (disc.), 3213; (adopt.), 3216.
 Service civil, secrétaires particuliers (dépôt), 1032; (disc.), 1045; (adopt.), 1046.
 Service civil (modification de la loi) (sous-directeurs de la poste) (dépôt), 4130; (adopt.), 4681.
 Subsidés, date de la discussion, 532.
 Subventions aux bassins de radoub (dépôt), 5679; (adopt.), 6177.
 Subvention au Canadian-Northern-Alberta Railway, 6213.
 Subventions aux chemins de fer (disc.), 6022, 6190, 6039, 6210.
 Subvention à l'île du Prince-Edouard, (dépôt), 5677; (disc.), 5987.
 Tarif de préférence britannique (retrait), 1416, 1417.
 Traitement des juges (disc.), 5518.
 Vente des casernes de Fort-Osborne (disc.), 5819; (adopt.), 6194.
 Voies et moyens, date de la discussion, 532.

SUBSIDES.

Accise, appointements, 5938.
 — frais d'administration, 5952.
 Achat de terrains pour champs de tir, 6793.
 Administration de la loi sur les insectes nuisibles, 6618.
 Affaires indiennes, appointements et dépenses supplémentaires, 1053.
 Agence canadienne à Paris, 6753.
 Agrandissement des installations le long du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 5782.
 Agriculture, appointement, 1055; nominations et avancements, 6624.
 Aide à la pêche en eau profonde, 5365.
 Anderson, W.-P., appointements, 1056.
 Anse-au-Canard, brise-lames, 2848.
 Antigonish, dragage du port, 2060.
 Archives, 6600; supplément à l'architecte fédéral, 6599.
 Arichat, mur de soutènement, 2077.
 Artillerie, armes, terrains et matériel, 5657.
 Arts, agriculture et statistiques, recensement et statistique, 628.
 Ascenseurs au Parlement, 3317.
 Association anti-tuberculeuse, 6718.
 Association des ambulancières Saint-Jean, 6723.
 Athlètes canadiens à Stockholm, 6625.
 Auditeur général, bureau, appointements et dépenses supplémentaires, 1054.
 Bathurst, dragage, 2412.
 Battleford, édifices publics, 2247.
 Battleford-nord, édifices publics, 2247.
 Billets fédéraux, impression, 1046.
 Calgary, entrepôt de vérification des douanes, 2247; hôtel des postes, 2248.
 Campbellton, installations de l'Intercolonial, 4254, 4263.
 Camps militaires, 5638.
 Canadian National Exhibition à Toronto, 6619.
 Canal des Galops, 5923.
 Canal Murray, 5923.
 Canal Rideau, outillage de dragage, 5924.
 — pont à la rue Bank, Ottawa, 5916, 5916.
 Canal de Saint-Pierre, 5924.
 Canal du Sault-Sainte-Marie, 5916.
 Canal de Soulanges, 5917, 5924.
 Canal de la Trent, 5917, 5925.
 Canal Welland, travaux d'études, 5911.
 Canaux, dépenses d'exploitation, 5927.
 Cap-Breton, nouvelles lignes télégraphiques, 2881.
 Chambre des Communes, sténographes et dactylographes, 6599.
 Chatham, embranchement jusqu'au quai, 4229.
 Chemins de fer, 4216, 4254.
 Chemin de fer de la baie d'Hudson, 631, 687, 6744.
 Chemins de fer dans les Provinces maritimes, 5733.
 Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, embranchement d'Harmony à Elmire, 5780.
 Chemins de fer et Canaux, appointements du secrétaire privé, 5934.
 Chemins de fer—pour renforcer les ponts, 4229.
 Chemin de la réserve indienne de Doncaster, 6952.
 Clark, D., appointements, 1048, 1053.
 Codd, James, allocation, 5937.
 Colombie-Anglaise, édifices publics, 2258.
 Commission des chemins de fer du Canada, 5926.

SUBSIDES—*Suite.*

Commission de conservation, 6718; traitements, 1084.
 Commission du service civil, nouveau commissaire, 6754.
 Congrès de l'association internationale de navigation, 5347.
 Congrès international de la chasse aux phoques, honoraires aux fonctionnaires, 5936.
 Conseil privé, appointements, 1048.
 — nomination d'un commis de 3e division, 6598.
 Construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, 5886.
 Convention des revendications pécuniaires avec les Etats-Unis, 6717.
 Cornwall, éluse, 5923.
 Cow-Bay, ouvrages de protection, 2095.
 Cuthbertson, Jos., allocation à la veuve, 5800.
 Détournement de la voie aux mines de Sydney, 5779.
 Dépôt de minerai, recherches, 6629.
 Deschamps, M., 6941.
 Destitutions, 1091.
 Différends industriels, 1527.
 Dignes-réservoirs et travaux de régulateurs sur l'Ottawa Supérieur, 2892.
 Documents parlementaires, 6752.
 Douanes, appointements, 1054.
 — traitements et dépenses imprévues des ports du Dominion, 1088.
 Ecoles de navigation, 5339.
 Edifices administratifs, 679.
 Edifices militaires et travaux aux nouveaux édifices de l'arsenal de Québec, 6794.
 Edifice de l'Etat à Londres, 6795.
 Edifices et ouvrages militaires, 628.
 Edifices publics, 631.
 Education et enseignement professionnel, 1555.
 Elevage des bestiaux, encouragement, 6608.
 Elevateur de Port-Colborne, 5922.
 Edmonton, salle d'exercice, 2248.
 — quai, 2880.
 Enquêtes sur les naufrages, 5338.
 Enregistrement des navires, 5339.
 Entretien de navires, 5341.
 Etudes de problèmes métallurgiques, 6630.
 Explorations et études au Canada, 6742.
 Explosifs, frais y relatifs, 6742.
 Fitzgerald, Mme J., gratification, 6624.
 Fleuve Saint-Laurent, chenal maritime, 5341.
 Force électrique pour ascenseurs et machines, 3359.
 Forts du Canada, 5409.
 Frais de gestion, dette publique, 627.
 Freins pneumatiques pour valves perfectionnées, 4216.
 Galerie nationale des beaux-arts d'Ottawa, 2590.
 Gardiens de phares, salaires, 5341.
 Gananogue, bureau de poste, 1892.
 Gaspé, jetée d'atterrissement, 2849.
 Gaspésie, chemin de fer, 4286.
 "Gazette du Travail", 1496.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 5284.
 Gouverneur général, bureau du secrétaire, 1048.
 Grand-Tronc-Pacifique, rémunération au directeur représentant l'Etat, 5927.
 Gratifications à des conférenciers et agents, 6064.
 Hampton, améliorations, 4319.
 — bâtiment, public, 1556.
 Hillsboro, bâtiment public, 1556.

SUBSIDES—*Suite.*

Honoraires de M. J.-M. McDougall, 6626.
 Hôpitaux de marine, 5347.
 Humboldt, édifice public, 2253.
 Ile de Blue-Rocks, brise-lames, 2079.
 Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 2095.
 Ile Lawlor, station de quarantaine, 1560.
 Ile Partridge, station de quarantaine, 1559.
 Ile du Prince-Édouard, bateau-passeur, 5785.
 — ports, rivières et ponts, 3308.
 Immigration, 3380, 3994.
 Imprimerie et papeterie, appointements, 1052.
 Inspection des bateaux à vapeur, 5348.
 Inspection des expéditions du bétail, 5339.
 Institut international d'agriculture, 6617.
 Intercolonial, 630, 680.
 — améliorations, 5935; achat de matériel roulant, 6600; ameublement de l'annexe à Moncton, 6743; facilités le long de la ligne, 6919; Moncton, outillage et nouvelle cour à marchandises, 5714; rameau à Wallace-Harbour, 6743.
 — somme supplémentaire, 5935.
 Intérieur, appointements, 1052.
 Inverness, port, 2095.
 Juges de la cour de circuit de Montréal, allocation supplémentaire, 6740.
 Justice, appointements, 1048, 1053; administration, 6639, 6700, 6723, 6735, 6739.
 Kingston, collège militaire, 1892.
 Laberge, H., 6418.
 Lachine, bureau de poste, 1371.
 Léproserie de Tracadie, 1559.
 Lethbridge, édifice public, 2254.
 — salle d'exercice, 2252.
 Levés hydrographiques, 5509.
 Lévis, salle d'armes, 1372.
 Lignes télégraphiques et câbles, 3376.
 Limburner, M., 6941.
 Lotbinière, crédits, 2494.
 Louiseville, bâtiment public., 6940.
 Lunenburg, bâtiment public, 1368.
 Maisonneuve, bureau de poste, 1372.
 Manitoba, ports, rivières et ponts, 2877.
 Marieville, bâtiment civil, 1374.
 Marine et Pêcheries, appointements, 1056.
 Marine, inspecteurs, gardes-pêche et gardiens, 5352.
 Medford, quai, 2095.
 Midland, édifice public, 1893.
 Milice et défense, allocation à la milice active, 5561.
 — appointements, 1050.
 — automobiles, 5624.
 — état-major général et états-majors de districts, 5652.
 — entretien des propriétés de la milice, 5656.
 — exercices annuels, 5566, 5599.
 — octrois aux associations et aux fanfares, 5644.
 — salaires et gages, 5663; subvention aux associations, 6793.
 Mines, appointements, 6915; rapports, 6629.
 — recherches de dépôts de minerais tourbières, etc., 6741.
 Monnaie royale, 6723.
 Montcalm, crédits, 1595.
 Montréal, bureau de poste, 1374.
 — nouvelles casernes, 1375.
 — nouvel entrepôt de vérification, 1377.
 Monument Champlain, 6625.
 Monuments George Brown, Thomas D'Arcy McGee, 2887; L.-H. Lafontaine, Madeleine de Verchères, 2888.

SUBSIDES—*Suite.*

Moosejaw, salle d'exercice, 2249.
 McLeod, John, allocation, 6735.
 Napierville, édifice public, 1379.
 Nouveau-Brunswick, crédits, erreur à corriger, 2486.
 Nouvelle-Ecosse, crédits qui ont disparu, 2835.
 Nouveau-Brunswick, ports et rivières, 2412.
 Numéraire étranger, 1048.
 O'Leary, W.-A., promotion, 5934.
 Ostréiculture, 5365.
 Ottawa, amélioration des édifices du Parlement, 1990.
 Ottawa, chauffage, gages des mécaniciens et des gardiens, 3351.
 — déblai des ponts, 6951.
 — édifice de l'Est, 1345.
 — édifices fédéraux, 3359.
 — enlèvement de la neige, 3352.
 — entrepôt de vérification, 1989.
 — nouveaux édifices fédéraux, 1345.
 — observatoire, 1345.
 — Rideau-Hall, 3358.
 — terrains, 3312.
 — ventilation, éclairage, mobilier, 3352.
 Pêcheries, 690.
 Pénitencier de Dorchester, 6700.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 6725.
 Pensions aux vieillards, 697.
 Phares et auxiliaires à la navigation, 5348.
 Pilotes, pensions, 5346.
 Pointe-Gillis, quais, 2095.
 Pont à Rockfield, 5915.
 Port-Arthur, dépôt d'armes, 1991.
 Port de Cole, quai, 2095.
 Port de Goose-Creek, brise-lames, 2421.
 Ports et rivières, 632.
 Port-Hawkesbury, bâtiment public, 2054.
 Postes, nominations de commis, 6413.
 Primes, 6063.
 Provinces maritimes, crédits, 2491.
 — dragage, 2880.
 Québec, douane, 1886.
 — hôtel des postes, 1888.
 — lignes télégraphiques, 2881.
 — ports, rivières et ponts, 2848.
 — salle d'exercices, 1886.
 Recensement et statistiques, 6600.
 Recenseurs, paiement, 2288.
 Réfrigérateurs pour la boîte, 6793.
 Régina, salle d'exercices, 2255.
 Renfrew, édifice public, 1993.
 Revenu de l'intérieur, appointements, 1054, 6915; secrétaire particulier, 6628.
 Rigaud, édifice public, 1889.
 Rivière Athabaska, creusement du chenal, 2878.
 Rivière des Français, 6797, 6921.
 Rivière des Prairies, navigation, 2492.
 Rivière Saint-Charles, améliorations, 2901.
 Sackville, quai, 6950.
 Saint-Jacques l'Achigan, bureau de poste, 2493.
 Saint-Jean (N.-B.), port, 679.
 Saint-Jean, salle d'exercice, 1558.
 Saint-Lambert, édifice public, 1890.
 Sainte-Thérèse, édifice public, 1891.
 Santé des animaux, 6608.
 Saskatchewan et Alberta, lignes télégraphiques, 2883.
 Seaforth, édifice public, 1993.
 Secrétariat d'Etat, appointements, 1052.
 Shawinigan, édifice public, 1889.
 Sherbrooke, bureau de poste, 1890.
 Service de protection des pêcheries, 5497.

SUBSIDES—*Suite.*

Service de vapeurs entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, 4813.
 — entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, 4813.
 — entre le Canada et Cuba, 4819; entre le Canada et le Mexique, 6063; et l'Amérique du Sud, 6063.
 — entre le Canada et les Etats-Unis, 4825.
 — entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 4827.
 — entre Halifax et Terre-Neuve, 4826.
 — entre la baie Mahone et l'île Tancook, 4832.
 — entre le Canada et Terre-Neuve, 4824.
 — entre le Canada et la Grande-Bretagne, 4814.
 — entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 4837.
 Service à vapeur entre des ports sur les lacs du Bras d'Or, 6065.
 — entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 4829.
 — entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish-Cove et Marble-Mountain, 4832.
 — entre Saint-Jean et Halifax, 4839; et les Antilles et l'Amérique du Sud, 4839.
 — entre Québec et le bassin de Gaspé, 4837.
 — entre Québec et l'île d'Orléans, 696.
 — entre Pictou et Chéticamp, 4835.
 — entre Sydney et Wycocomagh, 4839.
 — entre le Canada et le Japon, 688.
 Service extérieur, traitements et allocations, 6754.
 Service maritime et fluvial, 5317.
 Service naval, 5413, 5438.
 Service radiotélégraphique, 5510.
 Shédiac, édifice public, 6939.
 Stations agronomiques, 6604, 6616, 6623.

SUBSIDES—*Suite.*

Station de quarantaine, île Lawlor, 1366.
 Steamer pour le service des phares et bouées, 5346.
 Strathcona, édifice public, 2255.
 Subsidés postaux et subventions à la navigation, 648.
 Subventions aux paquebots-poste et autres steamers. Service de navires à vapeur pour 52 voyages complets d'aller et retour chaque semaine entre Saint-Jean et Halifax par Yarmouth et les autres ports d'escale pendant la saison de 1911.
 Subvention à la société nationale de gymnastique, 5937.
 Subvention pour les appareils de sauvetage des épaves, 5340.
 Sudbury, bâtiment public, 1993.
 Swift-Current, édifice public, 3336.
 Tabac canadien, encouragement, 6617.
 Terrain de la rue Sussex, 2045.
 Territoires du Nord-Ouest, 6699.
 Toronto, entrepôt de vérification des douanes, 2003.
 — port, 2496.
 Transcontinental national, 5889.
 Travail, frais d'administration du département, 6754.
 Travaux publics, secrétaire particulier, 6924.
 Trois-Rivières, quais, 2492.
 Végreville, édifices publics, 2256.
 Verret, H., augmentation de traitement, 6413.
 Westmount, bureau de poste, 1377.
 Weyburn, édifice public, 2256.
 Wiley, Charlotte, règlement de réclamation, 6628.
 Wolfville, bâtiment public, 1368.
 Yarmouth, port, 2096.
 Yarmouth, port, 3346.
 York, pont sur la grande rivière, 2881.